Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1911 — **ROMA — Mercoledì, 22 febbraio** — **Numero 44**

DIREZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32; semestre L. 17; trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36; » » 19; » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80; » » 41; » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea e spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. **10** *— nel Regno cent.* **15** *— arretrato in Roma cent.* **20** *— nel Regno cent.* **30** *— all' Estero cent.* **35**
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero **946** *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Viste le leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 3ª), e 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), il Nostro decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis* (serie 3ª), convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª), e le leggi 30 aprile 1899, n. 168, 4 dicembre 1902, n. 506, 22 aprile 1905, n. 137, 9 luglio 1905, n. 413, 30 giugno 1906, n. 272, 16 giugno 1907, n. 540, 7 luglio 1907, n. 429, 12 luglio 1908, n. 444, e 15 luglio 1909, n. 524;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato pei lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata in data 3 ottobre 1910 fra i predetti Nostri ministri dei lavori pubblici e del tesoro in rappresentanza dello Stato e il legale rappresentante della Società anonima per ferrovie vicinali per la concessione della costruzione e dell'esercizio d'una ferrovia a trazione elettrica ed a sezione ridotta da Roma per Anticoli a Frosinone, con diramazione per Frascati, Anticoli di Campagna e Guarcino.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 novembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FANI.

N. 105 di repertorio.

CONVENZIONE per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia a trazione elettrica ed a sezione ridotta da Roma per Anticoli a Frosinone con diramazioni per Frascati, Anticoli di Campagna e Guarcino.

Fra le Loro Eccellenze il sig. avv. Ettore Sacchi, ministro dei lavori pubblici ed il sig. avv. Francesco Tedesco, ministro del tesoro

per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il sig. comm. Giuseppe Menada, presidente della Società anonima per ferrovie vicinali (sede in Roma - capitale L. 1,600,000, versate 480,000 lire) delegato a stipulare come da estratto del verbale del Consiglio d'amministrazione della predetta Società in data nove settembre millenovecentodieci, autenticato dal dott. comm. Enrico Capo, notaro in Roma ed inscritto al Consiglio notarile di questo distretto (allegato n. 1), si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1.

Oggetto della concessione.

Il Governo concede alla Società anonima per ferrovie vicinali la ferrovia Roma-Anticoli (Fiuggi)-Frosinone, con diramazioni per Frascati, Anticoli di Campagna e Guarcino, della lunghezza complessiva di km. 132 + 662.52 a binario ridotto di m. 0.95 misurati tra le faccie interne delle rotaie ed a trazione elettrica che il concessionario si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

Tale ferrovia è divisa nei seguenti tronchi:

1. Roma-Zagarolo-Palestrina-Genazzano e diramazione San Cesareo-Frascati km. 62 + 555.53.

2. Genazzano-Anticoli (Fiuggi) km. 29 + 438.93.

3. Anticoli (Fiuggi)-Frosinone e diramazioni Anticoli (Fiuggi)-Anticoli di Campagna ed Osteria Pitocco-Guarcino km. 40 + 668.06.

Il costo di costruzione della linea e di prima dotazione del materiale rotabile e di esercizio è preventivato in L. 13,796,788.76.

La concessione è fatta alle condizioni della presente convenzione e relativo capitolato, che ha per ogni effetto valore contrattuale, e sotto l'osservanza delle vigenti leggi, del regolamento n. 1, approvato col R. decreto 21 ottobre 1863, n. 1523, e degli altri regolamenti emanati o da emanarsi, in quanto non sia diversamente disposto dalle condizioni predette.

Art. 2.

Progetto di massima.

Il concessionario è obbligato a costruire la strada ferrata concessa secondo il progetto di massima redatto dall'ing. Antonino Clementi in data 22 novembre 1906 con le modificazioni introdotte in data 29 agosto 1908, ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici coi voti 26 febbraio 1909, n. 298, e 15 aprile 1910, n. 331, e sotto l'osservanza delle modifiche, avvertenze e prescrizioni in essi contenute.

Art. 3.

Progetto esecutivo.

Entro i seguenti termini dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del R. decreto di approvazione della concessione, il concessionario dovrà presentare all'approvazione governativa il progetto esecutivo dei tre tronchi della linea, in doppio esemplare bollato, redatto in base al progetto di massima ed ai voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici:

1° tronco sei mesi;
2° id. dodici mesi;
3° id. nove mesi.

Art. 4.

Fornitura dell'energia elettrica.

Alla data prescritta per la presentazione del progetto esecutivo del 1° tronco, il concessionario dovrà aver stipulato i contratti per la fornitura dell'energia elettrica occorrente per l'esercizio dell'intera linea e dovrà presentare col progetto stesso, copia autentica dei contratti debitamente registrata.

Resta fin d'ora stabilito che, in caso di mancata presentazione dei suddetti contratti, non potrà procedersi all'approvazione del progetto esecutivo di alcun tronco della linea.

Art. 5.

Termini per l'esecuzione.

Il concessionario dovrà incominciare i lavori di ciascun tronco entro tre mesi dalla data di approvazione del rispettivo progetto esecutivo e compiere l'intera linea entro tre anni dalla data del primo decreto ministeriale di approvazione del progetto esecutivo di uno dei tre tronchi.

I termini per l'ultimazione di ciascun tronco sono così stabiliti, a partire dalla data dell'anzidetto decreto d'approvazione:

1° tronco due anni e sei mesi;
2° id. tre anni;
3° id. due anni e tre mesi.

Il concessionario dovrà altresì fare le provviste occorrenti perchè i tronchi siano ultimati nei termini stabiliti, e nel termine stabilito sia ultimata ed aperta l'intera linea al regolare e permanente esercizio per i trasporti delle perone e delle merci.

Art. 6.

Visita di ricognizione e collaudo.

Dopo l'ultimazione di ciascun tronco e dietro richiesta del concessionario, si procederà, previo avviso dell'ufficio incaricato della sorveglianza alla costruzione della linea, alla visita di ricognizione del tronco costruito e, quando questa abbia esito favorevole per la apertura all'esercizio pubblico del tronco, il relativo verbale, agli effetti della eventuale emissione di obbligazioni garantiti dallo Stato, terrà luogo del verbale di collaudo del tronco medesimo.

Però agli effetti del presente atto di concessione e della legge sulle opere pubbliche, il Governo si riserva di procedere al collaudo definitivo dell'intera linea entro due anni dalla data di apertura dell'intera linea medesima.

Art. 7.

Durata della concessione.

La concessione ha la durata di anni settanta a decorrere dalla data del decreto Reale di approvazione della presente convenzione.

Decorso tale termine il concessionario consegnerà al Governo in buono stato di manutenzione e di conservazione tutte le opere costituenti la ferrovia e sue dipendenze, quali sono indicate nell'art. 248 della legge sui lavori pubblici.

Saranno compresi in queste gli eventuali impianti e macchine per la trasformazione e trasmissione dell'energia dal luogo di arrivo della medesima, da parte dell'officina produttrice, sino ai veicoli motori, subentrando lo Stato nei contratti in corso fra il concessionario della ferrovia ed il produttore dell'energia.

Il Governo acquisterà a prezzo di stima, e nei limiti richiesti per un regolare esercizio, gli oggetti mobili di cui all'art. 249 della legge sui lavori pubblici, ancora utilizzabili in servizio della ferrovia concessa.

Oltre agli obblighi stabiliti nei predetti articoli 248 e 249, il concessionario avrà quello di provvedere a che sia assicurata la possibilità di continuare il servizio oltre la scadenza della concessione. Perciò tutti i contratti che, per qualunque oggetto attinente all'esercizio, verranno stipulati dal concessionario per un tempo eccedente il termine della suddetta scadenza, dovranno essere previamente comunicati al Governo per la sua approvazione.

Art. 8.

Cauzione.

A garanzia dell'obbligo assunto per la costruzione della ferrovia il concessionario ha depositato a titolo di cauzione primordiale la somma di L. 315,000 come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 132 rilasciata il 23 settembre 1910 dalla Cassa dei depositi e prestiti.

Entro due mesi dalla stipulazione dell'atto di concessione, il concessionario dovrà completare la cauzione in L. 690,000.

La cauzione suddetta sarà restituita a rate, fino alla concorrenza di quattro quinti, a misura dell'avanzamento dei lavori e delle provviste. Però, agli effetti dell'art. 19 della presente convenzione, l'Amministrazione governativa avrà facoltà di dedurre dall'importo di dette rate le somme che venissero eventualmente pagate, previa diffida, dall'Amministrazione stessa agli operai per salari non corrisposti dal concessionario.

L'ultimo quinto sarà restituito dopo il collaudo finale, salva deduzione delle multe in cui eventualmente incorresse il concessionario per inosservanza delle clausole a tutela degli operai. Il quinto potrà anche essere trattenuto se, in seguito alle pubblicazioni degli avvisi di cui all'art. 360 della legge sulle opere pubbliche, non risulteranno tacitati i proprietari i cui beni furono espropriati o danneggiati.

Art. 9.

Sovvenzione chilometrica.

Per la costruzione e l'esercizio di questa ferrovia lo Stato corrisponderà a linea completamente ultimata la sovvenzione annua chilometrica di L. 4858 sull'intera lunghezza della linea, misurata: per la linea principale, dall'estremo dei binari di servizio nella stazione di Roma-Termini all'estremo dei binari di servizio della stazione di Frosinone-ferrovia; per le diramazioni dalla punta dell'ago dello scambio di diramazione nelle rispettive stazioni di San Cesareo, Anticoli (Fiuggi) ed Osteria Pitocco, all'estremo dei binari di servizio nelle stazioni rispettive di Frascati-ferrovia, Anticoli di Campagna e Guarcino.

Tale sovvenzione, da attribuirsi per L. 4372 alla costruzione e per L. 486 a garanzia dell'esercizio, sarà corrisposta dalla data di apertura dell'intera linea all'esercizio, fino alla scadenza del periodo di anni cinquanta, decorrente dalla data in cui sarà aperto per primo all'esercizio uno dei tre tronchi.

Art. 10.

Ripartizione della sovvenzione.

A misura dell'apertura all'esercizio di ciascun tronco lo Stato corrisponderà, in via provvisoria, dalla data della rispettiva apertura alla data di apertura dell'intera linea:

a) per il primo tronco: Roma-Genazzano e diramazione San Cesareo-Frascati la sovvenzione annua chilometrica di L. 4858, di cui L. 4372 alla costruzione e L. 486 a garanzia dell'esercizio;

b) per il secondo tronco Genazzano-Anticoli (Fiuggi) la sovvenzione annua chilometrica di L. 4858, di cui L. 4372 alla costruzione e L. 486 a garanzia dell'esercizio;

c) per il terzo tronco Anticoli (Fiuggi)-Frosinone e diramazioni Anticoli (Fiuggi)-Anticoli di Campagna ed Osteria Pitocco-Guarcino la sovvenzione annua chilometrica di L. 4573, di cui lire 4116 alla costruzione e L. 457 a garanzia dell'esercizio.

A linea completamente ultimata ed aperta all'esercizio si provvederà al conguaglio ed integrazione della sovvenzione da attribuirsi al terzo tronco disponendo il pagamento della differenza di L. 285 per chilometro e per anno, fra la sovvenzione media definitiva dell'intera linea e quella provvisoria del tronco stesso, computando tale differenza per il tempo in cui la sovvenzione provvisoria è stata corrisposta.

La liquidazione della sovvenzione provvisoria sarà fatta per ciascun tronco in base alla misurazione da eseguirsi in contraddittorio dopo l'apertura del tronco stesso all'esercizio, fermo restando l'obbligo di presentare i consuntivi regolarmente documentati e le relative scritturazioni.

Agli effetti di tale liquidazione, e sulla lunghezza indicata per ciascun tronco nell'art. 1° della presente convenzione; non sarà tollerata eccedenza maggiore del 2 0[0.

Art. 11.

Pagamento della sovvenzione.

Il pagamento della sovvenzione verrà fatto a rate annuali posticipate e per la quota non vincolata agli effetti dell'art. 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, dell'art. 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540 e dell'art. 7 della legge 12 luglio 1908, n. 444, sarà in tutto od in parte sospeso, nel caso che la costruzione degli altri tronchi non sia iniziata ed ultimata nei termini stabiliti, e per i periodi di tempo nei quali, per cause non derivanti da forza maggiore debitamente accertata, l'esercizio venisse in tutto od in parte sospeso, o desse luogo a ripetute e gravi irregolarità.

Art. 12.

Emissione di obbligazioni.

La Società è autorizzata, a norma dell'art. 3 della legge 7 luglio 1905, n. 413, dell'art. 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e dell'art. 7 della legge 12 luglio 1908, n. 444, ad emettere obbligazioni garantite dalla parte di sovvenzione chilometrica governativa attribuita alla costruzione nella misura indicata dal precedente art. 10, subordinatamente alla condizione che la Società sia costituita esclusivamente allo scopo di assumere concessioni di ferrovie in Italia, ed alle altre condizioni di cui alle suddette leggi.

Art. 13.

Partecipazione dello Stato ai prodotti dell'esercizio.

Quando il prodotto lordo chilometrico di cui al primo comma dell'art. 11 della legge 16 giugno 1907, n. 540, abbia raggiunta la somma di L. 5600, lo Stato parteciperà sull'eccedenza nella misura del 15 0[0.

Agli effetti del secondo comma dell'art. 11 della legge predetta, l'interesse legale commerciale viene riconosciuto del 5 0[0. Nel caso di azioni ammortizzate, e sostituite con cartelle di godimento, il 50 0[0 spettante allo Stato sarà commisurato all'eccedenza dell'1 0[0.

Per l'accertamento del prodotto netto dovranno essere computati fra i prodotti, la sovvenzione governativa ed i contributi degli enti interessati, i quali sono stabiliti in misura non inferiore a L. 1,362,713 complessivamente, da non poter subire diminuzione anche in caso di mancato pagamento o di negata esistenza della obbligazione per tutti o parte dei contributi stessi, dovendo questi restare in ogni caso a rischio esclusivo del concessionario.

La Società concessionaria curerà perchè siano completate le pratiche per la regolarizzazione, a norma di legge, dell'offerta di L. 5000 annue per 50 anni del Comune di Frosinone, affinchè sia revocata la condizione apposta alla deliberazione consigliare del 12 agosto 1910, restando ad ogni modo espressamente convenuto che, ove tale offerta, per una qualsiasi causa, venisse in tutto od in parte a mancare, la Società ne assumerà a proprio carico la deficienza, anche agli effetti dell'art. 15 della presente convenzione

Art. 14.

Contabilità.

Agli effetti degli articoli 18 e seguenti della legge 16 giugno 1907, n. 540, resta stabilito che la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio debbono essere tenuti separati e distinti da quelli di altre linee o di altre intraprese dello stesso concessionario.

Art. 15.

Riscatto.

In caso di riscatto della ferrovia a termini dell'art. 8 e seguenti della legge 12 luglio 1908, n. 444, sulla costruzione e concessione di ferrovie, per determinare la somma dovuta dallo Stato, verrà detratta dall'indennità di riscatto, stabilita secondo le norme di detto articolo, la somma costituente l'offerta degli enti interessati verso i quali perciò il concessionario potrà ripetere il pagamento dei concorsi medesimi, e ciò senza responsabilità alcune del Governo a causa di mancato pagamento o di negata esistenza dell'obbligazione per tutti o parte dei contributi stessi.

Resta inoltre convenuto che la annualità di riscatto verrà diminuita dell'interesse 4.90 per cento sul valore di stima del materiale

rotabile e di esercizio al momento del riscatto, e sull'ammontare a detta epoca della parte che spetta al concessionario del relativo fondo di rinnovamento costituito a termini del seguente art. 20.

Mediante la detta annualità o capitale corrispondente s'intenderanno acquisite allo Stato tutte le opere componenti la ferrovia e le sue dipendenze, comprese quelle indicate all'art. 7 della presente convenzione, e lo Stato avrà diritto di subentrare anche nei contratti in corso per l'affitto della forza motrice. A tale effetto il concessionario dovrà stipulare espressamente in detti contratti il diritto di subingresso a favore dello Stato.

Qualora invece si proceda al riscatto, a termini dell'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, la sovvenzione governativa da comprendersi nell'annualità del riscatto sarà trasformata in quella corrispondente al periodo di tempo che rimane dal giorno del riscatto al termine della concessione, salvo che il concessionario non domandi che gli sia continuata la sovvenzione per il periodo stabilito, ed in tal caso l'annualità di riscatto sarà calcolata escludendo dall'attivo del conto di esercizio l'importo della sovvenzione, e se il prodotto netto sarà negativo, la differenza sarà dedotta dalla sovvenzione stessa.

L'annualità di riscatto potrà, a scelta del Governo, essere convertita in un capitale corrispondente, con ragguaglio del cento per 4.90 da pagarsi all'atto del riscatto.

Parimente nel caso ed agli effetti del penultimo capoverso dell'art. 8 della citata legge, viene convenuto che l'annualità verrà pure corrisposta al saggio del 4.90 per cento.

Art. 16.

Penalità per eccedenza di termini.

Trascorso infruttuosamente il termine assegnato all'art. 3 della presente convenzione per la presentazione del progetto esecutivo redatto nel modo in detto articolo indicato, il concessionario incorrerà, senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza della concessione e nella perdita di metà della cauzione che sarà devoluta allo Stato. Potrà però essergli accordata, purchè richiesta prima della scadenza, una proroga non maggiore di sei mesi, ove concorrano riconosciuti motivi.

Se il concessionario non inizierà per ciascun tronco i lavori nel termine assegnato all'art. 5 della presente convenzione, dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici, incorrerà, allo spirare del nuovo termine prefissogli con la ingiunzione, e senza bisogno di altra costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita della intera cauzione, la quale sarà devoluta allo Stato.

Ove concorrano riconosciuti motivi, potranno essere accordate, se richieste prima della scadenza, proroghe che nel loro insieme non supereranno la durata di un anno. Tali proroghe si intenderanno estese al termine fissato nello stesso art. 5 per la ultimazione dei lavori.

Se dopo 18 mesi dalla data dell'approvazione del primo progetto esecutivo di uno dei tronchi, i lavori non saranno avanzati e le provviste eseguite in modo da rendere sicura l'apertura della linea all'esercizio nel termine stabilito nel citato art. 5, o come sopra prorogato, il concessionario incorrerà pure, senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita della cauzione, che sarà devoluta allo Stato.

Anche in questo caso, se domandate prima dalla soadenza, ed ove concorrano riconosciuti motivi, potranno essere accordate proroghe tali, che, cumulate con quelle eventualmente già accordate per l'inizio dei lavori, non superino la durata di un anno.

Finalmente se i lavori non saranno compiuti o le provviste non eseguite in modo da potersi aprire all'esercizio i singoli tronchi e l'intera linea nei termini stabiliti dal citato art. 5, o diversamente fissati in uno dei predetti provvedimenti di proroga, il concessionario incorrerà, salvo comprovati casi di forza maggiore, in una multa di lire cento per ogni giorno di ritardo; tale multa sarà prelevata dalla cauzione, se il concessionario non provvederà al pagamento.

Decorsi però sei mesi dal giorno in cui sia cominciata l'applicazione della multa senza che la linea possa aprirsi all'esercizio, il concessionario incorrerà, senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita della intera cauzione, fatta deduzione della somma complessiva che fosse stata pagata per multe ed osservato quanto dispone l'art. 253 della legge sui lavori pubblici per la parte di cauzione già restituita.

Art. 17.

Valore delle opere in caso di decadenza.

Nei casi di decadenza dalla concessione nella conseguente applicazione degli articoli 25 e 253 della legge sui lavori pubblici, come pure nel caso previsto dall'art. 255 della legge stessa, la stima devoluta ai tre arbitri inappellabili, da nominarsi come all'art. 24 della presente convenzione, si limiterà al valore delle opere e provviste esistenti considerate fuori d'uso, e per il prezzo che se ne ricaverebbe potendole rivendere immediatamente e sempre indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento ed esercizio della strada ferrata.

Art. 18.

Rinuncia di privilegi.

Il concessionario rinuncia ai privilegi, diritti di preferenza, indennità e compensi di cui agli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici che gli potessero competere per diramazioni, intersecazioni e prolungamenti di linea, nonchè per le linee laterali, restando in facoltà del Governo di provvedere alla costruzione ed all'esercizio di esse direttamente o mediante concessione a chiunque esso creda, senza essere tenuto in qualsiasi caso a compensi od a risarcimenti di danni a favore del concessionario stesso.

Art. 19.

Tutela degli operai.

Il concessionario si obbliga ad osservare, durante la costruzione della linea, le clausole che saranno stabilite dal Ministero dei lavori pubblici a tutela degli operai adibiti alla esecuzione di lavori per conto diretto dello Stato. In caso d'inosservanza il concessionario sarà passibile delle penalità che verranno fissate a sanzione delle clausole suddette.

Art. 20.

Costituzione di fondi speciali.

Alla scadenza del primo anno dall'apertura del primo tronco della ferrovia all'esercizio, il concessionario dovrà iniziare la costituzione di un fondo speciale per la rinnovazione del materiale metallico d'armamento, del materiale mobile e della linea elettrica.

Pel materiale metallico d'armamento il fondo sarà costituito di L. 70, 100 e 120 per ogni km. di linea, secondo che il prodotto lordo non superi le L. 6000, 9000 e 12,000 rispettivamente, e di L. 150 se il prodotto stesso supera le L. 12,000.

Pel materiale mobile il fondo suddetto sarà costituito da una quota annua eguale al 2.50 per cento del valore a nuovo del materiale mobile in servizio nell'anno.

Per la linea elettrica il fondo speciale per la sua rinnovazione sarà costituito da una quota annua chilometrica di L. [illegible]0. Le somme di ragione dei fondi per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli a debito dello Stato, o da esso garantiti, ed il concessionario potrà valersene, sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi pei quali i fondi stessi sono stati costituiti.

In caso d'insufficienza di detti fondi, il concessionario rimarrà egualmente obbligato alla esecuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico dei fondi medesimi.

In caso di decadenza dalla concessione, i fondi speciali passeranno in proprietà dello Stato.

In caso di riscatto o di scadenza della concessione, il complessivo fondo speciale per la rinnovazione del materiale metallico di armamento e quello per la rinnovazione della linea elettrica passeranno a titolo gratuito in proprietà dello Stato e quello del materiale mobile verrà ripartito fra lo Stato ed il concessionario nella stessa proporzione nella quale stanno fra loro al momento del riscatto o della cessazione della concessione, l'eccedenza della sovvenzione chilometrica di cui all'art. 8 sulla quota di partecipazione dello Stato ai prodotti lordi e detta quota di partecipazione.

Art. 21.

Cessione della concessione.

È nulla la cessione della concessione della ferrovia, o della sola costruzione, o del solo esercizio, senza l'approvazione governativa.

Art. 22.

Tasse di sorveglianza.

In corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio della linea, il concessionario pagherà al tesoro dalla data del decreto Reale di approvazione della presente convenzione e fino alla data di apertura della intera linea all'esercizio la somma di annue L. 8000 e quella annuale di L. 50 a chilometro durante il successivo esercizio della linea.

Art. 23.

Tasse di registro.

Il presente atto di concessione e quelli con cui fosse dal concessionario allogata la costruzione o l'esercizio della linea, o ceduta, previa approvazione del Governo, l'intera concessione, saranno registrati col solo pagamento del diritto fisso di lire una.

Saranno parimente registrati col diritto fisso di lire una per ogni proprietà, gli atti relativi all'acquisto ed all'espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione della ferrovia concessa e delle sue dipendenze, e ciò anche quando l'acquisto o la espropriazione si rendano necessari per successivi ampliamenti autorizzati dal Governo.

Art. 24.

Questioni.

Fermi restando i poteri conferiti dalle leggi e regolamenti vigenti al Ministero dei lavori pubblici sulle questioni attinenti alla sicurezza e regolarità dell'esercizio e sulle altre d'indole tecnica, quando insorgessero altre questioni per l'interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione e dell'annesso capitolato, il Ministero ne proporrà la soluzione in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato. Nel caso che il concessionario non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni, che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno, dalla parte che vi ha interesse, sottoposte alla giurisdizione ordinaria di Roma, a meno che le parti con apposito atto di compromesso non preferiscano deferirle ad un collegio di tre arbitri, i quali potranno anche essere autorizzati a pronunciare come amichevoli compositori. Ciascuna delle parti nominerà il proprio arbitro, il terzo sarà nominato d'accordo fra le parti stesse, e, in difetto, dal primo presidente della Corte di appello di Roma.

In ogni caso dovranno essere deferite al giudizio degli arbitri le controversie dipendenti dall'applicazione dell'art. 268 della legge sulle opere pubbliche.

Art. 25.

Domicilio del concessionario.

Il concessionario, per gli effetti di questa convenzione, elegge il suo domicilio legale in Roma, dove dovrà anche tenere la sede degli uffici di direzione e amministrazione della ferrovia concessa.

Art. 26.

Validità della convenzione.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto Reale, registrato alla Corte dei conti.

Art. 27.

Approvazione della convenzione.

La presente convenzione si ha per nulla e non stipulata e però su di essa non sarà promosso il R. decreto di approvazione, restando quindi incamerata a favore dello Stato l'intera cauzione di cui al precedente art. 8, se entro tre mesi da oggi non vengano presentate:

1° la regolare e definitiva deliberazione dell'assemblea generale degli azionisti della Società concessionaria da cui risultino approvate le modificazioni allo statuto sociale, richieste dal Ministero dei lavori pubblici ed accettate dal Consiglio d'amministrazione della Società medesima con deliberazione del 9 settembre 1910;

2° la deliberazione del Consiglio d'amministrazione della Banca commerciale italiana, con cui, in conformità della dichiarazione dei direttori centrali della Banca stessa, in data 10 settembre 1910, venga confermato l'impegno da parte della Banca di fornire i capitali occorrenti alla costruzione della ferrovia, mediante sovvenzioni in conto corrente e di assumere il collocamento delle obbligazioni ordinarie o garantite che per tale ferrovia saranno emesse dalla Società concessionaria a sensi dell'art. 12 della presente convenzione.

Fatta a Roma, quest'oggi tre del mese di ottobre dell'anno millenovecentodieci.

Il ministro del tesoro
FRANCESCO TEDESCO.
Il ministro dei lavori pubblici
ETTORE SACCHI.
Il presidente della Società anonima per ferrovie vicinali
Giuseppe Menada.
Luigi Cappelletti, teste.
Umberto Bignozzi, id.
Il primo segretario delegato ai contratti
Avv. Carlo Petrocchi.

CAPITOLATO annesso alla convenzione per la concessione della ferrovia a trazione elettrica ed a sezione ridotta da Roma per Anticoli a Frosinone con diramazioni per Frascati, Anticoli di Campagna e Guarcino.

Art. 1.

Progetto esecutivo.

Il progetto esecutivo deve essere costituito dai seguenti allegati:

a) corografia in iscala non maggiore di 1/25,000 e non minore di 1/50,000 sulla quale sia riportato tanto il tracciato di massima quanto quello definitivo;

b) relazione tecnica specialmente per quanto riguarda le differenze fra il progetto di massima e quello esecutivo;

c) planimetria in scala 1/2000;

d) profilo longitudinale in scala 1/2000 per le lunghezze e 1/200 per le altezze, con le quote del terreno e del piano di formazione, riferite al livello del mare, con la indicazione delle livellette e relative pendenze, coi dati delle curve e lunghezze dei rettilinei e con le lunghezze progressive;

e) sezioni normali in scala da 1/100;

f) sezioni trasversali in scala di 1/200 a distanza non maggiore di m. 100 ed estese, ove occorra, in tutti i tratti nei quali il terreno presenti speciali accidentalità in modo da rappresentare

con sufficiente approssimazione la figura del terreno ai due lati della ferrovia;

g) piani generali delle stazioni in scala di 1/500;

h) tipi normali e speciali dei fabbricati in scala di 1/100 con pianta di ciascuno dei piani, un prospetto ed almeno uno spaccato;

i) tipi normali dei manufatti e tipi delle opere d'arte speciali aventi luce maggiore di m. 10 in scala non minore di 1/200 con piante, prospetti e sezioni trasversale e longitudinale; per le costruzioni metalliche saranno aggiunti i relativi calcoli di resistenza;

k) tipi delle opere di sostegno, di difesa e di consolidamento della ferrovia;

l) tipi delle gallerie;

m) tipi dell'armamento in scala 1/100;

n) tipi del materiale mobile con indicazione della quantità e del costo della relativa provvista per ciascun tipo;

o) tipi degli impianti e meccanismi fissi nelle stazioni e fermate;

p) tipi degli impianti e meccanismi per generazione, trasformazione e trasmissione dell'energia;

q) elenco dei passi a livello con l'indicazione dei sistemi di chiusura che s'intende adottare;

r) tabelle dei rettilinei e delle curve;

s) perizia particolareggiata della spesa.

Col progetto esecutivo dovranno essere sottoposte all'approvazione governativa le norme di contabilità da seguire durante la costruzione per il controllo, agli effetti del sindacato e vigilanza governativa.

Le norme per la contabilità dell'esercizio dovranno essere sottoposte all'approvazione governativa almeno due mesi prima della apertura del primo tronco della linea all'esercizio.

Art. 2.

Stazioni e fermate.

Le stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: Roma-Termini — Porta Maggiore — Tor Pignattara — Torre Nuova — Finocchio — Pantano — Cava dei Selci — Colonna — San Cesareo — Monte Compatri — Monte Porzio — Frascati — Frascati ferroviaria — Zagarolo ferrovia — Zagarolo paese — Palestrina — Cave — Genazzano — Olevano — Paliano — Forma del Serrone — Piglio — Acuto (f.ta) — Acuto-Anagni — Anticoli (Fiuggi) — Anticoli di Campagna — Torre Cajetani (f.ta) — Trivigliano (f.ta) — Pitocco — Guarcino — Collepardo — Alatri — Veroli (f.ta) — Madonna della Neve (f.ta) — Osteria De Matteis — Frosinone Distretto militare (f.ta) — Frosinone Corso Vittorio Emanuele (f.ta) — Frosinone Sant'Antonio (f.ta) — Frosinone-Ferrovia. Esse saranno costruite secondo i tipi che approverà il Ministero col progetto esecutivo, salvo sempre al Ministero di prescrivere gli ampliamenti e le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio potranno essere dai bisogni del servizio richieste.

È riservato in ogni tempo al Ministero di ordinare quelle variazioni, soppressioni ed aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e delle fermate che riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Il piano della via ferrata nelle stazioni sarà orizzontale, salvo in casi speciali e ben giustificati, nei quali si potrà ammettere una pendenza non maggiore del due per mille.

Art. 3.

Stazioni d'innesto.

È riservata al Ministero l'approvazione degli accordi che il concessionario dovrà prendere con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato all'effetto di regolare l'innesto della linea e il servizio di essa nelle stazioni di Roma-Porta Maggiore, Zagarolo e Frosinone. Saranno a carico del concessionario le spese per gli ampliamenti e le innovazioni che per l'esercizio della nuova linea occorressero a giudizio del Ministero in dette stazioni; l'esecuzione dei relativi lavori spetterà di diritto all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Le eventuali contestazioni che sorgessero nella liquidazione delle suddette spese, saranno deferite per la loro soluzione a tre arbitri inappellabili, nominati come al seguente art. 4.

Art. 4.

Tronchi e stazioni comuni.

Il concessionario dovrà accordare al Governo, o ad altri che fossero autorizzati a costruire ed esercitare nuove linee di strade ferrate, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenuti od in caso di dissenso stabiliti da tre arbitri, due dei quali scelti dalle parti interessate ed il terzo dal presidente del tribunale civile di Roma.

Quest'obbligo si estende anche al caso che le nuove ferrovie siano di diverso scartamento, e l'allacciamento debba farsi mediante l'adattamento o la sovrapposizione del nuovo scartamento.

Art. 5.

Binari di diramazione e traversate.

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906, n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese e di esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri, sia militari che civili.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello, ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante, o di energia elettrica ed altre simili non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Art. 6.

Traversate a livello.

Le traversate a livello con le vie ordinarie si eseguiranno sotto un angolo non minore di 45 gradi.

L'indicazione delle traversate da munirsi di chiusura, nonchè del sistema di chiusura, e di quelle che potranno lasciarsi aperte sarà data dal Ministero su proposta del concessionario con l'approvazione del progetto esecutivo.

La chiusura dei passi a livello carreggiabili sarà costituita da cancelli o sbarre da ambo i lati della via ferrata manovrati sul posto o a distanza e collocati a non meno di due metri dalla più vicina rotaia.

Nella loro apertura dovranno lasciare un varco libero misurato a squadra con la via ordinaria di m. 4 a 6 a seconda della importanza della strada, salvo quelle maggiori larghezze che in casi speciali potranno occorrere alla intersecazione con grandi viali di pubbliche passeggiate e simili; per le strade vicinali o private la suddetta larghezza sarà da 2 a 4 metri.

In corrispondenza del passaggio le rotaie saranno munite di controrotaia interna lunga almeno m. 1.50 in più della larghezza libera del varco.

Le rampe di accesso avranno pendenza più o meno dolce, che sarà regolata a seconda dell'importanza e della natura della strada e previ gli accordi coll'Amministrazione interessata; in ogni caso fra la rampa di accesso e la ferrovia dovrà d'ambo i lati intercedere un tratto orizzontale non minore di m. 10; esse saranno coperte con acconcio materiale in conformità dei tronchi contigui della strada a cui si uniscono.

Per gli attraversamenti con altre ferrovie o tramvie sarà osservato l'art. 43 della legge 27 dicembre 1896, n. 561.

Il Ministero potrà in ogni tempo, e anche dopo l'apertura dell'esercizio, ordinare al concessionario per ragione di pubblica incolumità, di modificare le condizioni di chiusura e di attraversamento dei passi a livello, salvi pel concessionario gli adeguati compensi da convenirsi con chi di ragione nel caso che la necessità si verifichi per mutate condizioni delle strade attraversate in confronto a quelle esistenti al tempo del primitivo impianto.

Art. 7.

Chiusura della linea.

La ferrovia sarà isolata con adeguato sistema di chiusura nei tratti in vicinanza dei luoghi abitati, delle stazioni, ed in quelli nei quali la ferrovia è stabilita su strada ordinaria, nelle località ove il bestiame è allevato brado, ed in quegli altri tratti ove sarà richiesto per la sicurezza dell'esercizio.

La indicazione dei tratti da munirsi di chiusura sarà data dal Ministero su proposta del concessionario con l'approvazione del progetto esecutivo. Sarà però sempre in facoltà del Ministero d'imporre, anche dopo l'apertura all'esercizio, l'estensione della chiusura su quei tratti pei quali lo riconoscesse necessario.

Art. 8.

Materiale rotabile e d'esercizio.

Il materiale rotabile e d'esercizio per la prima dotazione sarà provveduto in misura non inferiore a L. 12,000 al chilometro; verrà in seguito a giudizio del Governo, e sentito il concessionario, aumentato in modo che si trovi sempre proporzionato ai bisogni prevedibili del traffico a norma dell'art. 268 della legge sui lavori pubblici.

Il materiale rotabile dovrà essere costruito secondo i più recenti e migliori sistemi e giusta i tipi che saranno approvati dal Ministero col progetto esecutivo, e non potrà essere messo in circolzione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti e l'autorizzazione governativa secondo i regolamenti in vigore.

Il materiale rotabile dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo, ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale, quando sia richiesto dal Governo, dovranno essere costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e dei feriti.

Qualora il Governo ritenga di dotare le stazioni della linea di assortimento di panche, sbarre e lanterne per l'arredamento dei carri ferroviari da adibirsi a trasporti di truppe, il concessionario dovrà riceverle e tenerle in custodia senza diritto ad alcun compenso.

Art. 9.

Preferenza all'industria nazionale.

Il concessionario potrà ammettere ditte estere alla gara per la provvista del materiale fisso, mobile ed elettrico; ma dovrà limitare tale gara soltanto ad una metà della provvista occorrente e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non superino la media dei prezzi migliori offerti dalle ditte estere, computata come in appresso ed aumentata del 5 per cento della media stessa depurato delle spese di dogana.

Il computo della media dei prezzi migliori sarà fatto prendendo la media delle offerta più basse che rappresentino la metà del numero delle offerte estere riconosciute valide, se queste fossero in numero dispari, la media sarà fatta sul numero stesso aumentato di uno, e se l'offerta estera fosse una sola, la decisione sarà rimessa al giudizio del Ministero dei lavori pubblici.

Qualora in questa prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale, alla stessa ditta aggiudicatrice, o ad altre ditte nazionali, sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione. Se sia invece rimasta preferita nella prima gara una ditta estera, o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata all'industria nazionale, e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla ditta estera, o che tale gara rimanesse deserta, il concessionario sarà libero di aprire nuovamente una gara internazionale.

Alle suddette gare internazionali saranno ammesse soltanto ditte fabbricanti di materiali, e non ditte aventi sola rappresentanza, adottando, in quanto siano applicabili nei singoli casi, le norme degli articoli 27, 28, 31 a 46 del regolamento per le costruzioni di strade ferrate, approvate col decreto 17 gennaio 1886, n. 3705.

La regolarità delle operazioni di gara e di aggiudicazione, alle quali dovrà assistere un funzionario dell'Ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempiute, sarà applicata al concessionario una multa del 15 per cento del valore del materiale fisso e del 35 per cento del valore del materiale mobile.

L'importo delle multe, in caso di mancato pagamento, sarà trattenuto sulle annualità delle sovvenzioni governative.

In casi speciali è in facoltà del ministro dei lavori pubblici autorizzare la deroga alle disposizioni del presente articolo, quando risulti che l'industria nazionale non possa provvedere alle richieste.

Art. 10.

Tutela della pubblica igiene.

Nella esecuzione dei lavori della linea sono vietati gli scavi che possono dar luogo a ristagni d'acqua o impaludamenti in modo permanente.

Per le cave di prestito che fosse indispensabile di aprire il concessionario sarà tenuto alla osservanza delle disposizioni delle leggi 2 novembre 1901, n. 460, e 15 maggio 1904, n. 209, e dei relativi regolamenti.

Del pari per tutto quanto riguarda la costruzione e l'esercizio della linea il concessionario è tenuto alla osservanza delle leggi predette e delle altre tutte contenenti disposizioni per combattere la malaria, o sul chinino di Stato, e dei regolamenti relativi, nonchè alla osservanza delle disposizioni ed istruzioni generali e speciali, che per l'esecuzione di dette norme legislative e regolamentari siano o possano essere emanate dal Ministero dell'interno.

Art. 11.

Antichità.

I monumenti che venissero scoperti nell'esecuzione dei lavori non saranno menomamente danneggiati. Il concessionario dovrà dare immediato avviso del rinvenimento al prefetto della Provincia.

Trattandosi di monumenti dei quali il Governo decidesse la conservazione sul posto, dovrà il concessionario studiare e proporre la occorrente variante che esso sarà obbligato di adottare senz'alcun compenso.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e tutti gli oggetti antichi in genere si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 12.

Numero dei treni ed orari.

L'apertura della linea all'esercizio si farà con tre copie almeno di treni giornalieri viaggiatori, e secondo l'orario previa approvazione del Ministero, ferme restando le facoltà del Governo in base all'art. 282 della legge sui lavori pubblici.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere, sentito il concessionario, su tutta la linea o su parte di essa, quegli aumenti nel numero delle corse che siano richiesti dallo sviluppo del traffico; analoga facoltà competerà al concessionario che dovrà sottoporre alla previa approvazione del Ministero le relative proposte, attuate le quali non potranno essere modificate senza l'autorizzazione governativa.

Resta però fin'ora stabilito che quando il prodotto lordo della linea abbia raggiunto l'importo di L. 9000 a chilometro, sarà obbligo del concessionario di aumentare una coppia di treni giornalieri.

Il concessionario dovrà, in tempo utile, notificare al pubblico gli orari approvati dal Ministero.

Inoltre dovrà provvedere in orario quel numero di treni facoltativi militari che saranno indicati dal Governo.

Art. 13.

Servizio cumulativo e di corrispondenza.

Sarà obbligo del concessionario di effettuare il servizio cumula-

tivo o di corrispondenza con le linee che fanno o faranno capo alle stazioni della sua linea, eseguire cioè senza rinnovamento di spedizione i trasporti delle cose dall'una all'altra linea, anche se ai trasporti siano applicabili la tariffa militare, o quelle stabilite dalle concessioni speciali di cui al seguente art. 17.

Questo servizio cumulativo o di corrispondenza avrà luogo nel maggior numero possibile di stazioni. Dovrà del pari, dal maggior numero possibile di stazioni, stabilirsi un servizio cumulativo pei viaggiatori, qualunque sia la tariffa loro applicabile.

Il concessionario dovrà perciò convenire con gli esercenti le altre linee i patti e le condizioni di tali servizi e provvedere a proprie spese a tutti quegli altri impianti che siano necessari per congiungersi con le dette linee.

Allorchè l'accordo con gli altri esercenti non sia effettuato nel termine di sei mesi dal giorno della richiesta di uno di essi o del Governo, le condizioni pel servizio cumulativo o di corrispondenza verranno stabilite da tre arbitri nominati come all'art. 4.

Le convenzioni di servizio cumulativo o di corrispondenza debbono essere presentate al Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale per le ferrovie) per l'approvazione preventiva.

Art 14.

Tariffe e condizioni di trasporto.

Le tariffe generali e speciali, da applicarsi ai trasporti sulla linea concessa e le condizioni e norme che regoleranno i trasporti medesimi, debbono essere in ogni tempo non superiori a quelle valevoli per le ferrovie dello Stato, depurate delle soprattasse per gli Istituti di previdenza del personale delle ex-tre grandi reti, stabilite con la legge 29 marzo 1900, n. 101.

Il concessionario non potrà, senza la preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe predette, nè accordare speciali facilitazioni a chicchessia, nè modificare le suaccennate condizioni e norme dei trasporti. Potrà soltanto, dandone avviso in tempo utile all'Ufficio speciale delle ferrovie, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni di prezzo pei viaggi con treni ordinari, in occasioni di feste, fiere mercati e simili.

Il concessionario potrà, previa approvazione del Governo, accordare speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni ai singoli speditori e per determinati trasporti, purchè in eguale misura egli le accordi a chiunque ne faccia richiesta, offra alla ferrovia eguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti.

Di queste facilitazioni dovrà dare in tempo utile preavviso al Ministero, il quale potrà sospenderle o revocarle, e dovrà pure notificarle al pubblico nel momento della loro stipulazione.

Art. 15.

Agevolazioni ed abbonamenti speciali per studenti, agricoltori ed operai.

Saranno trasportati gratuitamente sul primo treno mattutino della linea, per viaggi non superiori a 30 chilometri e diretti ai capiluoghi di mandamento o a luoghi di fiere o mercati, i prodotti della campagna, della stalla e della pesca che i campagnuoli e pescatori viaggianti in 3ª classe portano seco allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo di consumo.

Gli stessi campagnuoli o pescatori, o i loro incaricati, potranno, con qualunque treno della giornata, riportare gratuitamente con loro, nel ritorno, gli imballaggi, i recipienti, le bottiglie e i panieri vuoti che abbiano servito come sopra, osservando le modalità da stabilirsi dal concessionario.

Saranno pure trasportati gratuitamente, e per qualunque destinazione, gli attrezzi rurali dei quali i coltivatori e i braccianti fossero muniti per la lavorazione dei campi.

Il peso massimo delle merci ed attrezzi trasportabili come sopra, non potrà superare, calcolati i recipienti ed imballaggi, e compreso l'eventuale bagaglio, i 30 chilogrammi per viaggiatore, nè essere ripartito in più di 5 colli.

Il concessionario è obbligato ad istituire speciali biglietti di abbonamento settimanale e festivo per gli studenti, per gli operai e per i lavoratori della terra, per zone, sulla base di quella massima riduzione delle tariffe normali che dal Governo sarà riconosciuta possibile.

Art. 16.

Riduzioni di tariffe in casi di pubbliche calamità.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica il Governo potrà ordinare, pei generi di prima necessità, che siano da trasportarsi per conto del Governo, delle Provincie, dei Comuni, ovvero di Comitati di soccorso o di Società cooperative dal Governo stesso indicate, una temporanea riduzione, entro il limite del 50 per cento delle tariffe in vigore, senza che il concessionario abbia diritto a verun compenso.

Art. 17.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Ai trasporti qui sotto indicati debbono essere applicati i prezzi (depurati dalle soprattasse a favore degli Istituti di previdenza del personale delle ex tre grandi reti, stabilite con la legge 29 marzo 1900, n. 101), le relative norme, condizioni e modalità, in ogni tempo in vigore sulle ferrovie dello Stato:

Concessione A. — Trasporti per conto della Real Casa.
Concessione B. — Trasporti per conto dello Stato.
Concessione C. — Impiegati dello Stato.
Concessione I. — Congressi, Esposizioni e Concorsi.
Concessione II. — Elettori politici.
Concessione III. — Veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.
Concessione IV. — Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.
Concessione V. — Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.
Concessione VI. — Associazioni di carità.
Concessione VII. — Istituti di carità.
Concessione VIII. — Maestri elementari comunali.
Concessione IX. — Compagnie teatrali ed assimilate.
Concessione X. — Emigranti in comitive ed emigranti rimpatrianti.
Concessione XI. — Operai e braccianti in comitiva.
Concessione XII. — Coloni in comitiva.
Concessione XIII. — Istituti civili d'istruzione governativa e riconosciuti dallo Stato.
Concessione XIV. — Federazione ginnastica italiana.
Concessione XV. — Club alpino italiano.
Concessione XVI. — Ammalati indigenti ammessi alle RR. terme di Acqui.
Concessione XVII. — Indigenti, alienati o supposti idrofobi.
Concessione XVIII. — Cavalli da corsa, riproduttori o puledri lattanti.
Concessione XIX. — Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Ai trasporti militari (R. esercito, R. marina e RR. guardie di finanza), debbono essere applicate le norme, condizioni e modalità risultanti dal regolamento per i trasporti militari in ferrovia, emanato o da emanarsi in applicazione della convenzione 28 settembre 1882, e successivi atti addizionali; e debbono essere applicati i prezzi stabiliti per le ferrovie dello Stato, depurati però delle soprattasse di cui al primo comma.

Art. 18.

Pubblicità delle tariffe.

Le tariffe in vigore, nonchè le modificazioni, estensioni ed aggiunte alle medesime dovranno essere rese note al pubblico in tempo utile; ed inoltre un esemplare delle medesime, tenuto al corrente,

dovrà trovarsi sempre depositato nelle stazioni a disposizione del pubblico per prenderne visione.

Art. 19.

Contravvenzioni.

Il concessionario che contravvenga alle disposizioni dell'art. 14 della convenzione e degli articoli 11, 12, 15, 16, 17 e 18 del presente capitolato, incorrerà in una multa di L. 500, salvi in ogni caso i diritti dei terzi, e senza pregiudizio delle maggiori penalità di cui all'art. 277 della legge sui lavori pubblici, all'art. 21 della legge 16 giugno 1907, n. 540, ed al vigente regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Art. 20.

Trasporti gratuiti.

Il concessionario sarà obbligato a trasportare gratuitamente nelle vetture di qualsiasi classe i funzionari governativi incaricati della sorveglianza e del sindacato sulle ferrovie e i loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, quei funzionari ed agenti dello Stato, i quali, per ragione di ufficio in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbano compiere frequenti viaggi.

A tale effetto il concessionario dovrà tener valide le tessere di libera circolazione permanente rilasciate dall'Ufficio speciale delle ferrovie per gli incaricati della sorveglianza, e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per viaggi isolati, e i buoni pel trasporto gratuito del bagaglio, che gli saranno richiesti dall'Ufficio speciale medesimo.

Il concessionario dovrà pure trasportare gratuitamente i membri del Parlamento, il presidente, presidenti di sezione e componenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e, nei limiti della rispettiva giurisdizione, i prefetti e sottoprefetti; per i sottoprefetti, inoltre, il trasporto gratuito sarà concesso fino al capoluogo della Provincia di cui fanno parte.

Agli impiegati dell'Ufficio speciale delle ferrovie e loro famiglie è fatto, per i viaggi sulla linea concessa, lo stesso trattamento accordato dal concessionario ai propri agenti.

Art. 21.

Opere di difesa nazionale.

Il concessionario non potrà opporsi a che, sia durante la costruzione, sia durante l'esercizio, l'autorità militare esegua con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale; ciò, ben inteso, senza recar danno ed incaglio all'esercizio.

Art. 22.

Statistiche.

Il concessionario dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero la statistica dell'esercizio, in conformità dei moduli che saranno determinati dallo stesso Ministero.

Art. 23.

Personale.

Il concessionario dovrà, tanto per la costruzione quanto per l'esercizio della linea, impiegare esclusivamente italiani, salvo le eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

Un terzo dei posti d'ordine, di custodia di locali o materiali, o di servizio, sarà riservato, a termini dell'art. 15 lettera *C*, del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali, approvato con R. decreto 30 novembre 1902, n. 521, e modificato con la legge 2 giugno 1904, n. 217, ai sottufficiali di cui è parola nell'art. 12 della legge medesima, che abbiano l'idoneità necessaria a sostenere tali uffici.

Quando l'esercente sia una Società estera, dovranno essere italiani il direttore dell'azienda e la maggioranza degli amministratori.

La nomina del direttore è sottoposta all'approvazione governativa.

Art. 24.

Servizio di posta.

Il concessionario è obbligato ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e dei pacchi postali, secondo le norme e condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie e ferrovie economiche.

Esso potrà trasportare, in esenzione dalle tasse postali, sulla propria linea soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'amministrazione e l'esercizio della linea stessa, impegnandosi di vigilare a che dal proprio personale non si trasportino corrispondenze private in frode alla franchigia postale.

Art. 25.

Impianto condutture elettriche.

Agli effetti della legge 7 giugno 1894, n. 232, sulle trasmissioni a distanza delle correnti elettriche, per evitare ogni possibile inconveniente sulle linee telegrafiche e telefoniche esistenti in prossimità della ferrovia, per effetto dei fenomeni di induzione prodotti dalle correnti ad alto potenziale, il concessionario, prima dell'inizio dei lavori per l'impianto della conduttura elettrica, dovrà prendere col Ministero delle poste e dei telegrafi speciali accordi per adottare a tutte sue cure e spese i provvedimenti che a giudizio insindacabile di detta Amministrazione saranno riconosciuti necessari ed efficaci.

Art. 26.

Linee telegrafiche e telefoniche.

Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente, lungo la strada ferrata concessa, linee telegrafiche, telefoniche e di qualunque altro sistema di corrispondenza di monopolio governativo, nonchè di appoggiare i propri conduttori sui pali appartenenti al concessionario.

Le linee con fili telegrafici, telefonici, o per altri segnali, destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata, saranno costruite secondo i tipi preventivamente approvati dal Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello delle poste e telegrafi, e saranno sorvegliate e mantenute dal concessionario.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche fili pel servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curate dal Ministero delle poste e dei telegrafi ed il concessionario corrisponderà ad esso, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di L. 8 al chilometro per il primo filo ed altre L. 5 per ogni altro filo ad uso del concessionario. Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni che attraversano le gallerie; ed il prezzo di essi coi relativi arpioni, nonchè le spese di mano d'opera, saranno pagati dal concessionario a piè di lista.

Gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche e telefoniche dello Stato compatibilmente al loro servizio ed avranno l'obbligo di denunziare alla prossima stazione telegrafica, od all'autorità più vicina competente, i guasti sopravvenuti alle linee medesime.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche o telefoniche dello Stato saranno trasportati gratuitamente lungo la strada ferrata concessa.

Art. 27.

Telegrammi di servizio, di Stato e dei privati.

Il concessionario non potrà trasmettere altri telegrammi fuorchè quelli relativi al servizio della sua ferrovia, e sarà perciò sottoposto alla vigilanza governativa.

A richiesta del Governo, il concessionario dovrà anche assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui gli sarà possibile e compatibilmente coi mezzi dei quali dispone.

Questo servizio verrà fatto a norma dei regolamenti e delle istruzioni che saranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In compenso di tale servizio, il concessionario riterrà per sè il terzo delle tasse interne dei telegrammi di Stato a pagamento e dei telegrammi privati accettati dai suoi uffici.

Sarà tenuto a versare nelle casse dello Stato, oltre i due terzi delle tasse interne di cui all'alinea precedente, anche l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati e di Stato a pagamento diretti all'estero, nonchè l'intero ammontare delle tasse di risposta pagata e di espresso anticipate dai mittenti per i telegrammi per l'estero.

Nulla spetterà al concessionario per i telegrammi privati di Stato e di servizio postale e telegrafico ricevuti nei suoi uffici, nè per la consegna ai destinatari nella zona di recapito.

In qualunque ufficio telegrafico del concessionario, ancorchè non sia autorizzato a fare ordinariamente il servizio del Governo e quello dei privati, dovranno essere accettati, trasmessi e recapitati i telegrammi di Stato in franchigia ed i telegrammi privati presentati dai viaggiatori, riferibili alla ricerca di oggetti smarriti o dimenticati nei treni o nelle sale delle stazioni, ovvero ad avvisi relativi a ritardo nel proseguimento del viaggio, in causa di accidenti ferroviari. Però i telegrammi per l'estero dovranno essere accettati solamente quando l'ufficio abbia modo di prendere istruzioni, riguardo alle tasse, da un altro ufficio prossimo ammesso al servizio pubblico.

Il ministro del tesoro
FRANCESCO TEDESCO.
Il ministro dei lavori pubblici
ETTORE SACCHI.
Il presidente della Società anonima per ferrovie vicinali
Giuseppe Menada.
Luigi Cappelletti, teste.
Umberto Bignozzi, id.
Il primo segretario delegato ai contratti
Avv. Carlo Petrocchi.

Il numero 78 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Veduti i RR. decreti 2 ottobre 1879, n. 5119 (serie 2ª), 20 dicembre 1883, n. 1802 (serie 3ª), 23 novembre 1894, n. 547, con i quali fu istituita e riformata la Commissione centrale dei valori per le dogane;

Riconosciuta la opportunità di ricostituire su nuove basi la Commissione predetta, per modo che meglio risponda ai fini per i quali essa fu istituita;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per l'agricoltura, l'industria e il commercio, di concerto con quello delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Commissione centrale dei valori per le dogane, istituita presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio per lo accertamento e la determinazione annuale dei valori delle merci adoperati nelle statistiche doganali, è composta nel modo seguente:

a) i direttori generali dell'agricoltura; delle acque, foreste e dei servizi zootecnici; delle gabelle;

b) il direttore dell'Ufficio trattati e legislazione doganale;

c) il direttore dei servizi dell'industria e del commercio;

d) il direttore dei laboratori chimici delle gabelle;

e) il capo del servizio del materiale delle ferrovie dello Stato;

f) il capo della divisione competente dell'Ufficio trattati e legislazione doganale;

g) due ispettori dell'industria e del commercio;

h) due ispettori o ingegneri capi delle miniere;

i) un ispettore superiore delle foreste;

l) cinque componenti, scelti fra esercenti industrie o commerci, o fra altre persone di notoria competenza in materia di industrie o commerci.

Art. 2.

I componenti la Commissione di cui alle lettere *g*, *h*, *i*, *l*, i quali non ne fanno parte di diritto, sono scelti dal ministro di agricoltura, industria e commercio; essi durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Art. 3.

I membri di diritto, sono rappresentati, in caso di assenza o di impedimento, dai funzionari che li sostituiscono per ragioni di servizio.

Art. 4.

Il direttore generale delle gabelle ha l'ufficio di presidente della Commissione.

La Commissione elegge fra i propri membri un vice presidente.

Eserciteranno le funzioni di segretari della Commissione un funzionario del Ministero di agricoltura, industria e commercio, ed uno del Ministero delle finanze. Essi sono nominati dai rispettivi ministri; durano in carica fino a che non siano sostituiti da altri funzionari.

Art. 5.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio raccoglie e fornisce alla Commissione, non più tardi del 31 dicembre di ciascun anno, le informazioni e i dati necessari per i suoi lavori.

A tale scopo il Ministero predetto si procura le notizie occorrenti col mezzo:

a) dell'ufficio statistico speciale esistente presso il Ministero stesso, con incarico di fare studi e indagini sui prezzi delle merci;

b) dell'Ufficio trattati e legislazione doganale;

c) delle Camere di commercio italiane nel Regno;

d) dei Comizi agrari e delle Associazioni agrarie più idonei a dar ragguagli sulla produzione agraria e sul commercio dei più importanti prodotti che interessano l'agricoltura;

e) delle pubbliche Amministrazioni che fanno all'estero rilevanti provviste;

f) degli ingegneri delle miniere e degli ispettori forestali, per i rami di produzione di loro speciale competenza;

g) delle Camere italiane di commercio e delle agenzie commerciali italiane all'estero, come pure degli enotecnici e dei delegati commerciali italiani all'estero;

h) di altre istituzioni, di uffici e di privati, competenti a fornire notizie sui prezzi delle merci.

Art. 6.

Il presidente della Commissione nell'ultima adunanza di ciascuna sessione designa i componenti di essa, i quali dovranno riferire nella sessione successiva sui valori delle merci comprese nelle singole categorie della tariffa doganale.

Art. 7.

I relatori designati a termini del precedente articolo compiono il loro mandato in base agli elementi sull'andamento dei mercati, forniti dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, e alle particolari informazioni da essi raccolte nel corso dell'anno.

I relatori possono anche chiedere al Ministero altri dati e notizie giudicati necessari per l'esecuzione dello incarico ad essi affidato.

Art. 8.

La Commissione è convocata dal ministro di agricoltura, industria e commercio e si riunisce normalmente non oltre la fine di febbraio di ciascun anno, e straordinariamente quante volte il ministro stesso lo riterrà opportuno.

Art. 9.

Almeno dieci giorni prima di quello fissato per la riunione della Commissione, i relatori inviano al presidente di essa gli elenchi dei valori proposti per le singole merci con la indicazione sommaria delle ragioni che giustificano le variazioni di prezzo proposte per le merci più importanti.

Art. 10.

Il presidente della Commissione, entro dieci giorni da quello in cui essa esaurì i suoi lavori, presenta al ministro d'agricoltura, industria e commercio la tabella dei valori determinati dalla Commissione, accompagnandola con un rapporto sommario sulle cause dei mutamenti dei prezzi.

Entro il mese di aprile presenta al ministro predetto un rapporto completo, insieme alle relazioni compilate dai singoli commissari relatori.

Art. 11.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio trasmette immediatamente copia della tabella di cui allo articolo precedente al ministro delle finanze, il quale con suo decreto rende esecutoria la tabella agli effetti delle statistiche doganali.

Art. 12.

Ai componenti la Commissione e ai segretari di essa è assegnata una medaglia di presenza di L. 20 per ogni adunanza alla quale prendono parte.

A quelli fra i detti componenti che risiedano abitualmente fuori di Roma, sono rimborsate le spese di viaggio per ferrovia (biglietto di 1ª classe), ed è assegnata l'indennità giornaliera di L. 20 per i giorni impiegati nel viaggio di andata e in quello di ritorno.

Art. 13.

È abrogato il R. decreto 23 novembre 1894, n. 547, e qualunque altra disposizione contraria a quanto è stabilito nel presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

RAINERI — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli:* FANI.

La raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene in sunto i seguenti RR. decreti:

Sulla proposta del ministro della guerra:

N. DXII (Dato a Roma, il 29 dicembre 1910), col quale si radia dal novero delle fortificazioni dello Stato la batteria di San Bartolomeo, della piazza di Spezia.

Sulla proposta del ministro dell'interno:

N. DXIII (Dato a Roma, il 29 dicembre 1910), col quale la Colonia agricola «Tullio Dandolo» di Cuasso al Monte è eretta in ente morale e ne è approvato lo statuto organico.

Relazione di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, a S. M. il Re, in udienza del 19 gennaio 1911, sul decreto che scioglie il Consiglio comunale di Gioia del Colle (Bari).

SIRE!

In seguito alle dimissioni presentate dal sindaco, dagli assessori e dai consiglieri della maggioranza di Gioia del Colle, e alle vacanze precedentemente verificatesi nel Consiglio, il prefetto dovette affidare la provvisoria gestione dell'Amministrazione a un suo commissario.

Fu, intanto, messa in luce la difficile situazione in cui da lungo tempo si dibatte quella civica azienda, specialmente nei riguardi finanziari.

Non è però possibile procedere alle elezioni per la surrogazione dei consiglieri mancanti, giacchè una convocazione dei comizi, stante le attuali condizioni dello spirito pubblico, costituirebbe un serio pericolo per la tranquillità del Comune, già minacciata dall'accanimento sempre crescente delle lotte di parte.

Per rimuovere le cause dell'agitazione e ricondurre l'azienda a normale funzionamento, si rende, pertanto, indispensabile lo scioglimento di quel Consiglio comunale, e a ciò provvede lo schema di decreto che, udito il Consiglio di Stato, mi onoro sottoporre all'augusta firma di Vostra Maestà.

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Visti gli articoli 316 e 317 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato col R. decreto 21 maggio 1908, n. 269;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Gioia del Colle, in provincia di Bari, è sciolto.

Art. 2.

Il signor dott. Carlo Puoti, è nominato commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge.

Il Nostro ministro predetto è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 19 gennaio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI

VITTORIO EMA[illegible]

per grazia di Dio e per volontà della [illegible]

RE D'ITALIA

Visti gli articoli 7 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione (modificato con la legge del 17 luglio 1910, n. 538), 20, 21 e 22 del regolamento per la esecuzione della legge medesima, approvato col Nostro decreto del 10 luglio 1901, n. 375;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

1° sono accettate le volontarie dimissioni dell'onorevole prof. Francesco Saverio Nitti da membro del Consiglio dell'emigrazione;

2° l'on. prof. Luigi Rossi, deputato al Parlamento, è chiamato a far parte del Consiglio dell'emigrazione.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Dato a Roma, addì 12 febbraio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

DI SAN GIULIANO.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Commissariato dell'emigrazione

Disposizioni nel personale dipendente:

Con decreto Reale del 12 febbraio 1911, registrato alla Corte dei conti il giorno 18 successivo, sono state accettate le volontarie dimissioni dell'on. prof. comm. Luigi Rossi, deputato al Parlamento, dall'ufficio di commissario generale dell'emigrazione, ed il comm. dott. Pasquale Di Fratta, consigliere di Stato, è stato incaricato delle funzioni di commissario generale dell'emigrazione.

MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

Esami di abilitazione all'insegnamento della computisteria

Ai presidenti delle Giunte di vigilanza degli Istituti tecnici del Regno.

Ai presidi degli Istituti tecnici.

Prego le SS. LL. di dare la maggiore pubblicità all'ordinanza che fa seguito alla presente, per gli esami di abilitazione all'insegnamento della computisteria.

I presidi degli Istituti dichiarati sede degli esami avranno cura di bandire la sessione entro il mese di febbraio, indicando nell'avviso le prescrizioni degli articoli 21, 24, 29, 34 e 35 del regolamento 8 luglio 1888 e dell'art. 1 del R. decreto 14 aprile 1898, n. 137, e le Giunte di vigilanza faranno al Ministero, entro il detto mese, le proposte per la nomina delle Commissioni esaminatrici, secondo è disposto dalle norme in vigore.

Del detto avviso dovranno mandarsi due copie al Ministero (Direzione generale dell'istruzione media).

Roma, 31 gennaio 1911.

Il ministro
CREDARO.

IL MINISTRO

Veduto il regolamento approvato col R. decreto 8 luglio 1888 n. [illegible]678;

Veduto il R. de[illegible] aprile 1898, n. 137;

Decreta:

Sono sede di esame per l'abilitazione all'insegnamento della computisteria nelle scuole tecniche e normali per l'anno 1911 gli Istituti tecnici di Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino e Venezia.

Le prove scritte avranno luogo, secondo l'ordine stabilito dal regolamento, nei giorni 20, 21 e 22 del mese di aprile p. v.

Il giorno in cui comincieranno le prove orali e quello per la lezione pratica saranno fissati dalle Commissioni esaminatrici.

Roma, 31 gennaio 1911.

Il ministro
CREDARO.

Esami di abilitazione all'insegnamento delle lingue straniere (francese, inglese, tedesca e spagnuola)

Ai rettori delle RR. Università.

Ai capi degli Istituti d'istruzione superiore.

In conformità della legge n. 439 del 7 luglio 1907 e del R. decreto n. 210 del 16 aprile 1908, si dispone che gli esami di abilitazione all'insegnamento delle lingue straniere nelle scuole medie di primo e di secondo grado e negli Istituti pubblici di educazione femminile abbiano luogo per l'anno 1911 nelle Università e negli Istituti d'istru-

zione superiore, designati dal predetto R. decreto, nei seguenti giorni del venturo mese di aprile:
20 prima prova scritta;
21 seconda prova scritta;
22 terza e quarta prova scritta.
I giorni per le prove orali e per la lezione saranno stabiliti dalle Commissioni esaminatrici.
Prego i signori rettori delle RR. Università e i capi dei RR. Istituti d'istruzione superiore di rendere note queste disposizioni e prego quelli, ai quali ciò spetta, di bandire la sessione a' termini dell'art. 12 del R. decreto citato, indicando nell'avviso (del quale si spedirà duplice copia al Ministero) le prescrizioni degli articoli 9, 13, 17, 21, 22, 24, 27 e 30 e di farmi entro il mese di febbraio le proposte per la formazione delle Commissioni esaminatrici, a' termini dell'art. 7.
Roma, 31 gennaio 1911.

Il ministro
CREDARO.

Esami di abilitazione all'insegnamento della calligrafia

Ai presidenti dei Consigli scolastici provinciali.
Ai RR. provveditori agli studi.
Prego le SS. LL. di dare la maggiore pubblicità all'ordinanza che fa seguito alla presente, per gli esami di abilitazione all'insegnamento della calligrafia.
I RR. provveditori agli studi delle Provincie dichiarate sede di esami avranno cura di bandire la sessione entro il mese di febbraio indicando nell'avviso le prescrizioni degli articoli 27, 29, 34, 35 e 39 del regolamento 8 luglio 1888, n. 5678, dell'art. 1° del R. decreto 14 aprile 1898, n. 137, e del decreto Ministeriale 30 dicembre 1908, e i Consigli scolastici delle Provincie stesse faranno al Ministero entro il detto mese le proposte per la nomina delle Commissioni esaminatrici, secondo è disposto dalle norme in vigore
Del detto avviso dovranno mandarsi due copie al Ministero (Direzione generale dell'istruzione media).
Roma, 31 gennaio 1911.

Il ministro
CREDARO.

IL MINISTRO

Veduto il regolamento approvato col R. decreto 8 luglio 1888, n. 5678;
Veduto il R. decreto 14 aprile 1898, n. 137;
Veduto il decreto Ministeriale 30 dicembre 1908;

Decreta:

Sono sede di esame per l'abilitazione all'insegnamento della calligrafia nelle scuole tecniche e normali per l'anno 1911 i RR. provveditorati agli studi di Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Caltanissetta, Catania, Chieti, Cosenza, Firenze, Foggia, Genova, Livorno, Milano, Napoli, Palermo, Perugia, Roma, Siena Torino e Venezia.
Le prove scritte avranno luogo, nell'ordine stabilito dal decreto Ministeriale 30 dicembre 1908, nei giorni 20, 21, 22 e 24 del mese di aprile p. v.
Il giorno in cui cominceranno le prove orali sarà fissato secondo dispone il regolamento dalle Commissioni esaminatrici.
Roma, 31 gennaio 1911.

Il ministro
CREDARO.

MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

AVVISO.

Il giorno 13 corrente mese in San Lorenzo Bellizzi, provincia di Cosenza, è stato attivato al servizio pubblico un ufficio telegrafico di 2ª classe, con orario limitato di giorno.

Il giorno 19 corrente in Marano sul Panaro, provincia di Modena, è stato attivato al servizio pubblico un ufficio fono-telegrafico di 2ª classe, con orario limitato di giorno.
Roma, il 21 febbraio 1911.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ufficio della proprietà intellettuale

Trasferimento di privativa industriale n. 4487.

Per gli effetti degli articoli 46 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, si rende noto al pubblico che la privativa industriale originariamente rilasciata a Lari Marcello, a Roma, con attestato del 26 marzo 1909, vol. 282, n. 240 del registro attestati e n. 98.471 del registro generale, per l'invenzione designata col titolo: « Nuovo sistema di chiusura per bottiglie e altri recipienti », fu trasferita per intero a Vajo Luigi, a Livorno, in forza di scrittura privata fatta a Livorno il 29 dicembre 1909, debitamente registrata all'Ufficio demaniale di Livorno il giorno 29 dicembre 1909, al n. 3162, vol. 188, foglio 179, atti privati e presentata per il visto all'Ufficio della proprietà intellettuale il 1° aprile 1910, ore 17.15.
Roma, 13 dicembre 1910.

Il direttore
S. OTTOLENGHI.

Trasferimento di privativa industriale n. 4565.

Per gli effetti degli articoli 46 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, si rende noto al pubblico che la privativa industriale oriignariamente rilasciata a Witte Frederick Wilhelm, a Leipzig-Plagwitz (Germania), con attestato del 10 settembre 1907, vol. 251, n. 221 del registro attestati e n. 88,761 del registro generale, per l'invenzione designata col titolo: « Perfezionamenti nei cuscinetti a sfere sottoposti a sforzi assiali e radiali », fu trasferita per intero alla Deutsche Kugellagerfabrik Ges. m. b. H., a Leipzig-Plagwitz (Germania), in forza di scrittura privata fatta a Leipzig li 14 giugno 1910, debitamente registrata all'Ufficio demaniale di Roma il giorno 4 luglio 1910, al n. 389, vol. 361, atti privati e presentata per il visto all'Ufficio della proprietà intellettuale l'8 luglio 1910, ore 16.15.
Roma, 4 gennaio 1911.

Il direttore
S. OTTOLENGHI.

Trasferimento di privativa industriale n. 4566.

Per gli effetti degli articoli 46 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, si rende noto al pubblico che la privativa industriale originariamente rilasciata a Liening Joseph, a Leer (Germania), con attestato del 17 novembre 1905, vol. 245, n. 164 del registro attestati e n. 84,144 del registro generale, per l'invenzione designata col titolo: « Machine pour la fabrication des tuiles en ciment », fu trasferita per intero alla Kieler Maschinenbau Aktiengesellschaft vormals C. Daevel, a Kiel (Germania), in forza di scrittura privata fatta ad Amburgo l'11 marzo 1910, debitamente registrata all'Ufficio demaniale di Roma il giorno 16 maggio 1910, al n. 21,256, vol. 260, atti privati, e presentata per il visto all'Ufficio della proprietà intellettuale l'8 luglio 1910, ore 17.20.
Roma, 4 gennaio 1911.

Il direttore
S. OTTOLENGHI.

Trasferimento di privativa industriale n. 4567.

Per gli effetti degli articoli 46 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, si rende noto al pubblico che la privativa industriale originariamente rilasciata a Fliegel Josef, a Mallmitz (Germania), con attestato del 22 febbraio 1905, vol. 201, n. 139 del registro attestati e n. 73,421 del registro generale, per l'invenzione designata col titolo: « Tamis à lait, à couche filtrante intercalée entre des tamis », fu trasferita per intero a Sindermann Georg, a Malmitz (Germania), in forza di scrittura privata fatta a Mallmitz il 18 aprile 1910, debitamente registrata all'Ufficio demaniale di Roma il giorno 20 maggio 1910, al n. 20,676, vol. 260, atti privati, e presentata per il visto all'Ufficio della proprietà intellettuale l'8 luglio 1910, ore 17.20.

Roma, 4 gennaio 1910.

Il direttore
S. OTTOLENGHI.

Trasferimento di privativa industriale n. 4569.

Per gli effetti degli articoli 46 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, si rende noto al pubblico che la privativa industriale originariamente rilasciata a Segesváry Ernst, a Brema (Germania), con attestato del 13 maggio 1909, vol. 285, n. 170 del registro attestati e n. 98,387 del registro generale, per l'invenzione designata col titolo: « Dispositif pour réglage automatique de l'admission de l'agent calorifique pour installation de chauffage et dans lequel est employé un liquide expansible placé dans un thermostat », fu trasferita per intero alla Metallwerke Bruno Schramm Ges. m. b. H., a Ilversgehofen presso Erfurt (Germania), in forza di scrittura privata fatta ad Erfurt il 7 marzo 1910, debitamente registrata all'Ufficio demaniale di Roma il giorno 30 aprile 1910, al n. 19,944, vol. 260, atti privati, e presentata per il visto all'Ufficio della proprietà intellettuale l'8 luglio 1910, ore 17.20.

Roma, 4 gennaio 1911.

Il direttore
S. OTTOLENGHI.

Trasferimento di privativa industriale n. 4578.

Per gli effetti degli articoli 46 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, si rende noto al pubblico che la privativa industriale originariamente rilasciata alla Oesterreichische Pluviusin Actien-Gesellschaft, a Vienna, con attestato del 26 luglio 1907, vol. 250, n. 27 del registro attestati e n. 87,784 del registro generale, per l'invenzione designata col titolo: « Produit imitant la peau de chamois et son procédé de fabrication », fu trasferita per intero col relativo attestato completivo del 10 dicembre 1907, vol. 258, n. 93 del registro attestati, n. 90,402 del registro generale, alla Oesterreichische Granitol-(Kunstleder) und Wachstuch-Fabrik G. m. b. H., a Vienna, in forza di scrittura privata fatta a Vienna il 24 maggio 1910, debitamente registrata all'Ufficio demaniale di Milano il giorno 13 luglio 1910, al n. 1283, vol. 1876, atti privati, e presentata per il visto alla prefettura di Milano il 16 luglio 1910, ore 16.

Roma, 4 gennaio 1911.

Il direttore
S. OTTOLENGHI.

Trasferimento di privativa industriale n. 4579.

Per gli effetti degli articoli 46 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, si rende noto al pubblico che la privativa industriale originariamente rilasciata a Ravelli Joseph, a Lione (Francia), con attestato del 23 gennaio 1909, vol. 280, n. 44 del registro attestati e n. 96,034 del registro generale, per l'invenzione designata col titolo: « Poulie de levage à arrêt automatique et declenchement instantané », fu trasferita per intero a Munier Giacomo, a Torino, in forza di atto pubblico a rogito V. E. Provera, notaio a Torino, in data 20 maggio 1910, debitamente registrato all'Ufficio demaniale di Torino il giorno 23 maggio 1910, al n. 6451, atti pubblici e presentato per il visto alla prefettura di Torino il 13 luglio 1910, ore 15.

Roma, 4 gennaio 1911.

Il direttore
S. OTTOLENGHI.

Trasferimento di privativa industriale n. 4580.

Per gli effetti degli articoli 46 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, si rende noto al pubblico che la privativa industriale originariamente rilasciata alla Compagnia italiana Westinghouse dei freni, a Torino, con attestato del 22 settembre 1908, vol. 273, n. 51 del registro attestati, e n. 93,501 del registro generale, per l'invenzione designata col titolo: « Perfezionamenti nei sistemi di riscaldamento mediante il vapore », fu trasferita per intero alla Compagnie internationale pour le chauffage de chemins de fer système Heintz, Limited, a Londra, in forza di scrittura privata fatta a Torino in data 22 febbraio 1910, ivi registrata li 3 marzo 1910, al n. 16,913, vol. 293, e successiva scrittura privata fatta a Londra il 18 giugno 1910, registrata all'Ufficio demaniale di Torino il giorno 11 luglio 1910, al n. 897, vol. 300 atti privati. Le suaccennate scritture furono presentate per il visto alla prefettura di Torino il 13 luglio 1910, ore 15.

Roma, 4 gennaio 1911.

Il direttore
S. OTTOLENGHI.

Trasferimento di privativa industriale n. 4618.

Per gli effetti degli articoli 46 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, si rende noto al pubblico che la privativa industriale originariamente rilasciata alla Mc Clean Arms and Ordnance Company, a Cleveland, Ohio (S. U. d'America), con attestato del 6 dicembre 1910, vol. 329, n. 30 del registro attestati e n. 109,878 del registro generale, per l'invenzione designata col titolo: « Mécanisme perfectionné pour alimenter des cartouches les mitrailleuses et pièces d'artillerie legère », fu trasferita per intero alla Automatic Arms Company, a New-York (S. U. d'America), in forza di scrittura privata fatta a Cleveland il 27 luglio 1910, debitamente registrata all'Ufficio demaniale di Roma, il giorno 28 settembre 1910, al n. 6433 vol. 263, atti privati e presentata per il visto all'Ufficio della proprietà intellettuale il 30 settembre 1910, ore 16.40.

Roma, 4 gennaio 1911.

Il direttore
S. OTTOLENGHI.

MINISTERO DELLA GUERRA

Disposizioni nel personale dipendente:

UFFICIALI IN SERVIZIO PERMANENTE.

Arma di fanteria.

Con R. decreto del 15 dicembre 1910:

Bellodi Alfredo, tenente in aspettativa per infermità, collocato in riforma con decorrenza 4 ottobre 1910.

Con R. decreto del 19 gennaio 1911:

Pocobelli Eduardo, capitano 13 fanteria, collocato in aspettativa per sospensione dall'impiego.

Arma di cavalleria.

Con R. decreto del 19 gennaio 1911:

Cuomo Alfredo, tenente reggimento cavalleggeri di Udine, collo-

cato in aspettativa per infermità temporarie dipendenti da cause di servizio.

Arma di artiglieria.

Con R. decreto dell'11 dicembre 1910:

Romano cav. Giuseppe, colonnello comandante 2 artiglieria fortezza (costa), collocato a riposo, a sua domanda, per anzianità di servizio e per età, con decorrenza 1° gennaio 1911 ed inscritto nella riserva.

Con R. decreto del 29 dicembre 1910:

Caffarelli cav. Giuseppe, colonnello direttore artiglieria Spezia, esonerato dalla carica anzidetta e nominato comandante 2 artiglieria fortezza (costa) dal 1° gennaio 1911.

Arma del genio.

Con R. decreto del 27 dicembre 1910:

Dini Luigi, capitano 4 genio (T), collocato in posizione ausiliaria, per ragione di età, dal 26 dicembre 1910.
Van Axel Castelli nobile patrizio veneto conte dell'Impero austriaco Giuseppe, id. 4 id. (T), id. id., id. id., dal 31 id.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del Debito pubblico

Accreditamento di agenti di cambio.

Con decreti Reali del 12 febbraio 1911 i signori Natali Tito fu Angelo e Masciarelli Giorgio di Stanislao, agenti di cambio, residenti ed esercenti in Roma, sono stati accreditati per le operazioni di debito pubblico.

Con altro decreto di pari data sono state accettate le dimissioni da agente di cambio accreditato, rassegnate dal cav. Telesforo Masciarelli.

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*).
Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 22 febbraio 1911, in L. 100.42.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

21 febbraio 1911.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl'interessi maturati a tutt'oggi
3 3/4 % *netto*	103,94 03	102,06 53	103,40 63
3 1/2 % *netto*	103.68 44	101,93 44	103.18 16
3 % *lordo*	70,32 50	69,62 50	69,88 04

CONCORSI

MINISTERO DELL'INTERNO

AVVISO DI CONCORSO
Ammissione di settanta alunni nella carriera di delegato di pubblica sicurezza.

Con decreto Ministeriale in data 19 corrente fu aperto un concorso per l'ammissione di 70 alunni nella carriera di delegato di pubblica sicurezza, giusta le disposizioni del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili 22 novembre 1908, n. 693, e del relativo regolamento generale 24 novembre 1908, n. 756, non che del testo unico delle leggi sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza 31 agosto 1907, n. 690, e del regolamento per gli ufficiali ed impiegati di pubblica sicurezza 30 agosto 1909, n. 666.

Le domande di ammissione agli esami debbono essere scritte dai concorrenti e presentate non più tardi del 15 febbraio 1911 alla prefettura della Provincia nella quale risiedono.

Non saranno ammessi al concorso coloro che per due volte successive in precedenti concorsi per la medesima carriera non conseguirono l'idoneità.

Le domande dovranno avere a corredo i seguenti documenti:

1° atto di nascita dal quale risulti che l'aspirante ha compiuto l'età di anni 20 e non oltrepassato quella di 30 alla data del decreto Ministeriale suindicato;

2° certificato di cittadinanza italiana.

Sono equiparati ai cittadini dello Stato i cittadini delle altre regioni d'Italia quando anche manchino della naturalità;

3° certificato di regolare condotta, rilasciato, in data non anteriore di tre mesi a quella del ripetuto decreto Ministeriale, dal sindaco del Comune ove il candidato ha il suo domicilio o, la sua abituale residenza, e debitamente legalizzato;

4° fede penale di data non anteriore di tre mesi a quella del decreto Ministeriale anzidetto;

5° certificato medico, rilasciato da un medico militare all'uopo richiesto dal prefetto, comprovante che l'aspirante è dotato di sana e robusta costituzione fisica ed esente da difetti fisici, ed ha statura non inferiore a m. 1.64;

6° foglio di congedo illimitato, ovvero certificato di esito di leva o di iscrizione nelle liste di leva;

7° diploma originale di licenza di liceo o di Istituto tecnico o di scuola media di commercio. Non sono ammessi altri titoli equipollenti, nè certificati di iscrizione dell'aspirante a corsi dell'Università o altra scuola sup riore.

Nella domanda l'aspirante dovrà dichiarare esplicitamente di accettare qualsiasi residenza in caso di nomina ad alunno, e di uniformarsi alle norme che regoleranno la Cassa di previdenza in sostituzione della legge ora in vigore sulle pensioni, e che potrà cessare di avere effetto per gl'impiegati che d'ora innanzi saranno assunti in servizio.

È pure necessario che nella domanda sia data l'indicazione esatta della via e del numero di abitazione dell'aspirante, o di altro suo recapito, restando in obbligo all'aspirante stesso di partecipare, in seguito, alla prefettura alla quale fu presentata l'istanza, le successive eventuali variazioni del proprio indirizzo.

Tanto le domande quanto i documenti allegati dovranno essere conformi alle disposizioni della legge sul bollo.

Gli aspiranti riceveranno avviso dell'esito delle loro domande per mezzo delle rispettive prefetture. Delle domande che non perverranno al Ministero per mezzo delle prefetture non sarà tenuto alcun conto.

Gli esami verseranno sulle materie contenute nel programma riportato in fine del presente avviso.

Le prove scritte cadranno sulle materie indicate ai nn. 1, 2, 3 e 4; le prove orali sulle materie indicate ai nn. 5, 6, 7, 8 e 9 del programma stesso.

Al complesso dei punti che ciascun concorrente conseguirà nella prova orale e semprechè abbia sostenuto con felice esito tale prova, la Commissione aggiungerà 5 punti di merito per ogni lingua estera che, oltre la francese, il concorrente dimostrerà di conoscere in modo di poterla parlare e scrivere correttamente.

Alla Commissione sarà all'uopo aggiunto un professore di ciascuna delle lingue estere che i candidati dichiareranno di conoscere.

Per gli aspiranti che dichiareranno di essere pratici in telegrafia, stenografia e fotografia, e che sosterranno lodevolmente l'esame corrispondente innanzi a persona pratica della materia, sarà dalla Commissione aggiunto un altro punto per ciascuna di queste materie al complesso dei punti ottenuti.

Le prove scritte avranno luogo nel mese di marzo 1911 nelle sedi e nei giorni da stabilirsi con successivo decreto Ministeriale.

Gli aspiranti ammessi al concorso saranno avvisati a mezzo delle prefetture della sede alla quale saranno stati assegnati; e del giorno in cui avranno luogo gli esami. Il giorno innanzi a quello fissato per la prima prova scritta essi dovranno presentarsi personalmente, muniti di foglio di riconoscimento, alla prefettura della sede cui saranno stati assegnati.

Le spese di viaggio saranno a carico esclusivo degli aspiranti, e non si terrà conto alcuno delle domande che fossero presentate per ottenere compensi a tale scopo

I concorrenti dichiarati vincitori del concorso saranno classificati per ordine di punti. A parità di punti, sarà data la precedenza a quello che avrà prestato per maggior tempo servizio utile a pensione in una amministrazione dello Stato, nell'esercito o nella marina. Sempre a parità di punti, ed in mancanza di titoli quanto al servizio, avrà la precedenza il maggiore di età.

A tal fine i candidati ammessi alla prova orale dovranno non più tardi del giorno di tale prova presentare al segretario della Commissione dichiarazione scritta del servizio utile già prestato e della sua durata, corredandola di tutti i documenti necessari a comprovare la esattezza della dichiarazione.

I vincitori del concorso saranno nominati alunni fino alla concorrenza del numero dei posti per il quale fu aperto il concorso.

L'alunnato, che dovrà durare non meno di sei mesi, è gratuito; ma potrà essere accordata una indennità mensile di lire cento a quegli alunni che fossero destinati a prestar servizio in residenza diversa dalla propria o da quella delle loro famiglie.

Roma, 27 dicembre 1910.

Il direttore generale della P. S.
Leonardi.

8

Programma per gli esami di ammissione alla carriera di delegato di P. S.

1. Codice civile (disposizioni preliminari; libro 1°; principî relativi alla proprietà ed alle obbligazioni).
2. Codice penale.
3. Codice di procedura penale (titolo preliminare e libro 1°).
4. Principî di diritto costituzionale e amministrativo.
5. Codice di commercio (persone, atti, libri, Società, fallimento)
6. Principî di economia politica.
7. Legge sulla pubblica sicurezza e relativo regolamento; testo unico delle leggi sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza; legge elettorale politica; legge comunale e provinciale (testo unico).
8 Storia civile d'Italia dalla rivoluzione francese ai giorni nostri.
9 Lingua francese, di cui il candidato dovrà dare prova di avere sicura conoscenza.

Le prove scritte verseranno sulle materie indicate ai nn. 1, 2, 3 e 4; le prove orali sulle materie indicate ai nn. 5, 6, 7, 8 e 9, restando però in facoltà della Commissione di interrogare, ove lo creda, anche sulle altre materie comprese nel programma.

PARTE NON UFFICIALE

PARLAMENTO NAZIONALE

CAMERA DEI DEPUTATI

RESOCONTO SOMMARIO — Martedì, 21 febbraio 1911

Presidenza del presidente MARCORA.

La seduta comincia alle 14.20.

DI ROVASENDA, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Interrogazioni.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno, risponde, in via d'urgenza, all'on. Colaianni, sulla contestazione delle cifre relative agli utili degli ultimi anni di esercizio sovvenzionato della Navigazione generale italiana.

(Segni di vivissima attenzione).

L'onorevole presidente del Consiglio così si esprime:

Consenta la Camera che, eccedendo i limiti per siffatte interrogazioni, io esamini la questione proposta dall'onorevole Colaianni con la necessaria ampiezza, ed è inutile dirlo, con la massima serenità.

Quando il nuovo Ministero, dopo la esclusione dei diversi progetti di convenzioni marittime, si trovò all'ultima ora nella necessità assoluta di provvedere in modo provvisorio, fu stipulato l'accordo con la Società nazionale, dimostrando alla Camera la equità dei patti. Del che prese atto assecondando il Governo, e a unanimità, la vostra Commissione, nella relazione dell'on. Pantano. Nella discussione qui avvenuta il 25, 26, 27 e 28 maggio, il ministro della marina e io abbiamo ribadite le nostre affermazioni, epilogate poi nella relazione al Senato.

In tutte queste controversie non si è mirato che al punto solo di chiarire che il milione e novecento quarantasei mila lire dato in più alla nuova Società, rispetto alla sovvenzione percepita dalla Navigazione generale per gli identici servizi, era pienamente giustificato, e nessuna menzione fu fatta degli utili dei servizi liberi e sovvenzionati.

Infatti il Governo, la Commissione della Camera e i due rami del Parlamento nella loro grande maggioranza concordano nelle seguenti osservazioni: che nuovi servizi, nuove linee e nuovi obblighi si aggiungevano agli antichi, fra i quali, per non ripetere tutti i calcoli già illustrati, la nuova linea dello Zanzibar e quella già esistente del Periplo, lento giro da Genova a Venezia, non tollerabile omai per la grave spesa. Alle une e alle altre nelle aste del ministro Schanzer e nel progetto dell'on. Bettòlo si attribuiva un costo complessivo di oltre due milioni.

Quindi, pur tenendo conto che si prescriveva per la linea dello Zanzibar la velocità di dodici miglia (mentre nelle convenzioni attuali è di dieci miglia, da portarsi poi a tredici), e pur notando che prima per il viaggio da Genova a Massaua e per quello del Periplo si spendevano trecentosessantacinquemila lire, con queste due linee soltanto riesciva in gran parte giustificata la maggiore sovvenzione di un milione e novecentomila lire.

E senza entrare in ulteriori analisi sui maggiori percorsi dipendenti da nuovi approdi o da modificate linee, sui maggiori oneri derivanti dalle nuove costruzioni, sulla perdita degli utili crescenti che l'azienda cessante ritraeva dalle linee giornaliere sicule e sarde assunte dallo Stato, sugli ulteriori aggravi del personale, sulla perdita dei premi di navigazione nelle percorrenze, che da facoltative erano divenute obbligatorie, sulla disdetta a più brevi termini del contratto triennale per l'impegno preso dal Governo di presentare la sistemazione definitiva dei nuovi servizi marittimi entro il primo

dicembre dell'anno scorso, sui rapidi ammortamenti dei materiali vecchi, la Camera comprenderà come fosse equo il giudizio della sua Commissione, che riconosceva la fondatezza delle argomentazioni ministeriali.

Queste furono le ragioni sostanziali che determinarono l'approvazione del Parlamento.

A coloro che desiderano che le Società contraenti collo Stato, non debbano guadagnare, mentre i migliori accordi sono quelli che fruttano, in giuste proporzioni, a tutte le parti, dò la notizia che il primo semestre di esercizio della nuova Società si è svolto tra le angustie del colera che inceppò i nostri traffici marittimi (Commenti), fra l'imperversare straordinario del tempo e le conseguenti gravi avarie di materiale (Commenti), difficilmente compensabili in così breve termine di durata di contratto, mentre spuntano sull'orizzonte gli allentamenti del traffico con la Cina per l'infierire della peste.

È questo il caso accennato da me alla Camera, dei contratti a breve scadenza che non compensava le alee degli anni cattivi con quelle degli anni buoni.

Qui viene il punto su cui credo si aggiri l'interrogazione dell'on. Colajanni, e al quale hanno dato occasione alcune mie dichiarazioni fatte in questa Camera il dì 28 maggio 1910. Allora rispondendo a un egregio oratore, che citava gli utili del bilancio del 1907-908 della Navigazione generale, a prova di vantaggi che si sarebbero trasmessi alla nuova Società per effetto delle sovvenzioni, mi permisi di contrapporgli i minori utili netti del 1908-909, l'ultimo bilancio allora conosciuto. E affermai che la navigazione libera aveva sostanzialmente prodotto questi utili, e non la navigazione sovvenuta, riferendomi sempre al bilancio 1908-909. Queste dichiarazioni mantengo oggi alla Camera.

Che la marina libera esercitata in Italia da parecchie Compagnie, le quali non ricevono sovvenzioni dallo Stato, guadagni segnatamente sui traffici transoceanici, è facile provarlo. Ho qui un prospetto degli utili netti delle Società libere di navigazione, dal quale risulta che nel 1909 l'Italia, la Veloce, il Lloyd Italiano, il Lloyd Sabaudo, ebbero un utile netto di L. 4,603,700 essendo di L. 76,800,000 il valore del materiale impiegato; cosicchè l'utile netto ragguaglia il 6.05 0[0 del materiale impiegato.

E nella relazione del Lloyd italiano per l'esercizio 1909, si leggono queste notevoli parole: « dai bilanci del quinquennio risulta che il vostro capitale ha ottenuto, pur attraverso la fiera crisi da cui sono state colpite le industrie marittime, una rimunerazione media del 6 per cento ».

Ora io domando alla Camera perchè i servizi liberi della Navigazione generale, che fu fra le prime Società ad esercitarli, non avrebbero dovuto fruttare in modo equivalente?

Il materiale che la Navigazione generale italiana aveva applicato nel 1908-909 in questi servizi liberi rappresentava un valore di L. 40,000,000 circa e se le altre Società cogli stessi servizi hanno dato nel 1909 un utile pari al 6.05 per cento del valore del materiale impiegato, è logico supporre che la Navigazione generale avrebbe dovuto ricavare nella stessa proporzione: L. 2,420,000.

E giova notare che i servizi liberi per la Navigazione generale dovrebbero rappresentare un minor costo in confronto delle altre Società, poichè essa si valse dell'organizzazione ampia e preesistente per i servizi sovvenzionati che nell'insieme costituivano anche un aiuto efficace allo stesso traffico transoceanico.

L'ipotesi che la marina libera della Navigazione generale abbia guadagnato tanto quanto le altre Compagnie non parmi confutabile e si afferma da sè anche senza la ricerca di numeri diretti.

Ma si può soggiungere, pur riconoscendo (e come non riconoscere la fondatezza di queste osservazioni?) che se il 1909 ha dato dei guadagni normali alle Compagnie libere, il 1908, anno infesto, fu per tutte perdente.

Infatti L'Italia ha perduto L. 115,000; La Veloce L. 195,000; Lloyd Italiano L. 115,000; Lloyd Sabaudo L. 274,000.

Ora come avrebbero potuto guadagnare i servizi liberi della Navigazione generale, se in quell'anno sono stati perdenti i servizi liberi delle altre Società? E quindi come mai gli utili netti del 1908-909 non si comporrebbero coi guadagni dei servizi sovvenzionati?

Qui, qui è il grande errore, qui il peccato quasi mortale dell'onorevole Luzzatti!

Mi sarà facile ammettere, onorevoli colleghi, che come ministro, come uomo e come italiano, sono certamente carico anch'io di peccati, dai quali per strano privilegio di virtù sublime si esonerano soltanto i miei contraddittori, e non accenno con ciò all'on. Colajanni.

Ma questa volta, con mio grande rammarico, non posso recitare l'atto di contrizione. Non si è avvertito che le Società libere compiono il loro bilancio nel giro dell'anno solare e il bilancio della Navigazione generale ha, come quello dello Stato, l'anno finanziario dal 1° luglio al 30 giugno successivo.

Ora il primo semestre del 1908 fu davvero avverso ai traffici per diverse cagioni. Indico le principali: la crisi americana, l'aumento dei carboni, l'acre lotta fra le Compagnie italiane e quelle del Nord. Ma nel secondo semestre del 1908 alcune di queste cause perturbatrici si temperano e si elidono completamente nel primo semestre del 1909, veramente ottimo. Questi elementi riparatori operano nel bilancio del 1908-909 della Navigazione generale, mentre non si avvertono ancora nel bilancio del 1908 delle altre Società. Poichè siamo giunti al vivo della nostra controversia mi si consenta una dimostrazione analitica.

I due elementi che nel nostro paese più fanno sentire la loro azione sui risultati finanziari del traffico marittimo sono: il trasporto degli emigranti e il prezzo del carbone.

Ora per il carbone si ebbero i seguenti prezzi:

A Buenos Aires nel 1° semestre 1908: 36 scellini: nel 2° semestre 1908: 31 scellini; nel 1° 1909: 27 scellini.

A Cardiff, nel 1° semestre 1908: 18 scellini; nel 2° semestre 1908: 16 scellini; nel 1° semestre 1909: 14 scellini.

A New-York, nel 1° semestre 1908: 3.50 dollari: nel 2° semestre 1908: 3.25 dollari; nel 1° semestre 1909: 3.15 dollari.

Rispetto agli emigranti conviene notare che dal 1907 in appresso la bandiera italiana ha guadagnato la prevalenza nel traffico di emigrazione sulla bandiera estera e che, fra le Compagnie italiane, la Navigazione generale ha una prevalenza notevole su ciascuna delle altre.

Ora segua la Camera con attenzione questi numeri.

Nel 1° semestre del 1908 il numero degli emigranti fu di 60,380, mentre nel 1° semestre del 1907 era stato di 228,232 e nel 1° semestre del 1906 di 235,027.

Ma nel secondo semestre del 1908, di cui si avvantaggia l'esercizio della Navigazione generale, da 60,380 si passa a 110,421; e nel primo semestre del 1909 a 205,681. Cosicchè, mentre nel 1908 le Società libere di navigazione calcolano sopra un movimento di emigranti di 170,801, la Navigazione generale col suo bilancio 1908-909 ha la sua parte ben maggiore in un movimento di 315,722 emigranti.

Nonostante le provvide riduzioni dei noli introdotte per cura del Commissariato di emigrazione, so che è ancora troppo largo il profitto del trasporto di ogni emigrante anche tenuto conto delle spese derivate dal nuovo materiale e bastano a chiarire una buona parte dei benefici netti, aggiungendovi gli utili delle merci, dei passeggeri di classe e degli emigranti di ritorno. Con queste osservazioni si coordina esattamente la relazione della Navigazione Generale, che si vuole trovare in contrasto con la mia asserzione dello scorso maggio.

Infatti il bilancio del 1908-909 della Navigazione Generale non trae alcun profitto dalle sue partecipazioni al Lloyd italiano, alla Veloce e all'Italia, nelle quali è cointeressata perchè nell'esercizio 1908, che si riversa sull'esercizio 1908-909 della Navigazione, quelle Società, come si è visto, non registrano che perdite. È perciò che nel 1908-909 gli utili della Navigazione Generale sono minori del-

l'esercizio 1907-908, sul quale influiscono gli utili ottenuti nell'esercizio 1907 dalle altre Società e registrati nel bilancio della Navigazione Generale in L. 915,000.

Quindi gli utili netti si assottigliano nel 1908-909 perchè manca questo cespite della compartecipazione ai dividendi delle tre Società libere, ma non scompaiono perchè il secondo semestre del 1908 migliora alquanto e il primo semestre del 1909 diventa eccellente nel movimento del traffico.

Ma, dopo tante obbiezioni alle quali ho voluto rispondere con doverosa pazienza, lasciatemi anche esuberare nei miei argomenti di difesa. Le Compagnie italiane libere, come ho già chiarito, avevano impiegato nel materiale 76 milioni ritraendone un utile netto di quattro milioni e seicento mila lire. Qual meraviglia dunque che la Navigazione generale, impiegando nel 1908-909 quaranta milioni di capitale, abbia ricavato, per i traffici identici, un utile corrispondente a quello delle altre Compagnie? E se non avesse guadagnato chi la obbligava a navigare? E se ha navigato, perchè non deve aver guadagnato? (Commenti).

Nelle mie asserzioni alla Camera del 28 maggio io dicevo anche che l'esercizio delle linee passate allo Stato toglieva alla nuova Società circa ottocento mila lire di utili netti in necessaria evoluzione e che certamente non vedremo più nei bilanci delle ferrovie dello Stato, poichè mentre prima tutti ci guadagnavano ora per le condizioni diverse dell'esercizio tutti ci perdono!

Ma senza lasciarci trascinare da questi gravi temi per tornar al punto donde era mosso il discorso, confido di aver dimostrato:

che nell'accordo provvisorio, nel quale i nuovi oneri e le alee giustificavano il prezzo convenuto, la dimostrazione principale data al Parlamento non faceva ricorso all'esame della ripartizione dei benefici fra la marina libera e la sovvenzionata nella Navigazione generale;

che per il 1908-909 sul frutto dei servizi liberi messo a raffronto colla sterilità dei servizi sovvenzionati, fu una aggiunta, inconfutabile anch'essa, alla dimostrazione già data, e a cui porse occasione il tenore della controversia parlamentare;

che, nonostante l'avversità dei traffici, anche nel 1908-909 i servizi liberi della Navigazione generale hanno dato gli effetti da me affermati in paragone a quelli ben differenti delle Società libere pel 1908.

Ed ora a me non resta che ringraziare l'onorevole Colajanni, il quale, mosso da un elevato pensiero, ha dato l'occasione al Governo di rispondere con questa indagine analitica, qual si addice ad argomenti così importanti e delicati (Approvazioni — Commenti).

COLAJANNI (Segni d'attenzione) sperava e si attendeva una dimostrazione, che dileguasse ogni dubbio. Ma il dubbio rimane. E se ne duole, perchè non ama gli scandali, ma vuole, ed a ciò ha sempre mirato coll'opera sua, che ogni sospetto di minor correttezza sia rimosso dall'azione del Governo.

Non assumerà il tono di sicurezza, che l'on. presidente del Consiglio assunse il 28 maggio; tono che, ad onore del presidente del Consiglio, non ha riscontrato nella risposta odierna di lui (Commenti).

Ricorda che negli atti dell'inchiesta sulla marina mercantile si leggono giudizi severi contro la Navigazione generale, che si era rifiutata di fornire elementi circa gli utili provenienti dalle linee libere e da quelle sovvenzionate.

Ricorda pure che nell'ultima assemblea di detta Società le stesse notizie furono invano richieste da qualche azionista.

Mancano dunque cifre autentiche e precise; e quelle raccolte da alcuni giornali, come quelle pervenute al Governo ed allo stesso oratore, sono molto probabilmente inesatte.

Ciò premesso, rileva che nel maggio l'on. Luzzatti si riferì espressamente all'esercizio 1908-909 della Navigazione generale.

Ora vi erano bensì delle linee, passate allo Stato, che diedero un utile rilevante di circa ottocentomila lire, ma altre ve ne erano che, se non passarono allo Stato, non passarono neppure alla nuova Società e che furono passive per circa cinquecentomila lire.

Dunque, pur volendo compensare alla nuova Società l'utile che veniva a perdere colla perdita delle prime linee, bisognava tener conto anche della perdita che non aveva per le seconde linee, ugualmente da essa non assunte. Il compenso doveva perciò ridursi da ottocentomila a trecentomila lire circa (Commenti).

Quanto alla diminuzione dell'emigrazione essa avvenne nel 1907-908, e quindi non è esatto computare nell'esercizio successivo le perdite che ne derivarono.

Sta in fatto che nel 1908-909 l'utile netto della Navigazione generale fu di circa due milioni e seicentomila lire.

Nè dai bilanci della Navigazione risulta che per le linee sovvenzionate siavi stato minor utile di quello realizzato nelle linee libere.

Non vi è dunque alcuna ragione di ritenere che la Navigazione abbia realizzato utili nelle linee libere e perdite nelle sovvenzionate.

Quanto alla diminuzione di utili, verificatasi in quell'esercizio, questa dipese esclusivamente o almeno in massima parte dalle perdite verificatesi nelle altre aziende cointeressate e dalla diminuzione dell'emigrazione.

L'oratore conclude che perciò non resultano esatte le cifre indicate il 28 maggio dall'onorevole presidente del Consiglio (Bene — Commenti).

FERRARIS MAGGIORINO, per fatto personale, ricorda di aver dichiarato nel maggio che l'utile annuo della Navigazione oscillò sempre fra i tre e i quattro milioni; e che il presidente del Consiglio ridusse tale utile ad una cifra minima per il 1908 909.

L'impazienza della Camera, desiderosa di venire ai voti, impedì all'oratore di confutare questa asserzione del presidente del Consiglio, nè di ciò sarebbe giusto muovergli addebito.

Ricorda, del resto, ch'egli ebbe a proporre alla Camera, una disposizione, che avrebbe permesso un più preciso controllo sulla gestione della Navigazione.

Si compiace intanto che il presidente del Consiglio abbia oggi implicitamente riconosciute esatte le cifre, alla stregua delle quali l'oratore affermava che col regime delle sovvenzioni, la Navigazione generale fece lauti e non sudati guadagni, adibendo ai servizi sovvenzionati un materiale, che poi essa stessa, la Società, dovette svalutare e mettere fuori esercizio.

Legge poi alcune dichiarazioni contenute nelle relazioni annesse ai bilanci della Navigazione, confermando quanto ha asserito l'onorevole Colajanni, che, cioè, gli utili si realizzarono sulle linee sovvenzionate, non meno che su quelle libere. E ciò anche nel 1908-1909, quantunque sia stato questo un anno funestissimo, in cui tutte le grandi compagnie di navigazione furono in sensibile perdita.

Esorta l'onorevole presidente del Consiglio a far sì che la Camera, quando dovrà affrontare la sistemazione definitiva dei servizi marittimi, possa farlo senza legame alcuno con le tradizioni del passato, e con piena ed intera conoscenza di tutti i lati del ponderoso problema (Bene! — Commenti).

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno, rileva che la discussione odierna è il preludio di quella che dovrà farsi sui servizi marittimi.

Potrà allora spiegarsi meglio di quanto oggi non abbia potuto fare. E ha la convinzione di essersi spiegato male, perchè diversamente l'on. Colajanni si sarebbe avvisto che fra la tesi sua e quella dell'oratore non vi è alcuna sostanziale differenza.

Ripete che l'equivoco dipende dal fatto che il bilancio della Navigazione non va coll'anno solare, ma comprende i semestri dal 1° luglio al 30 giugno. La diminuzione di utili risulta perciò meno evidente, perchè l'anno delle più gravi perdite, e cioè il 1908, quando si ebbe il grande ristagno della emigrazione, va ripartito fra i due esercizi 1907-908 e 1908-909, e grava perciò per la metà soltanto sul secondo esercizio, il cui bilancio dà luogo alla presente contestazione. (Commenti).

Del resto il calcolo è anche in parte congetturale. E quelle che ha

esposto nella seduta del 28 maggio sono congetture, rispondenti però al suo interno convincimento. (Commenti).

Si compiace, ad ogni modo, di questa discussione, che dimostra una volta di più, come sia indispensabile che la Camera, quando dovrà discutere i definitivi provvedimenti marittimi sia posta in condizione di poter valutare esattamente gli effetti finanziari del regime sovvenzionato (Commenti prolungati).

Discussione delle domande d'autorizzazione a procedere in giudizio contro i deputati Baldi e Marzotto.

PRESIDENTE pone in discussione le conclusioni della Commissione per la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro l'on. Baldi per contravvenzione al regolamento sui veicoli a trazione meccanica senza rotaie. La Commissione propone cha l'autorizzazione non sia concessa.

(Queste conclusioni sono approvate).

Pone quindi a partito le conclusioni della Commissione per la domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Emanuele Marzotto per lo stesso titolo di reato.

La Commissione propone che l'autorizzazione non sia concessa.

(Queste conclusioni sono approvate).

Discussione del disegno di legge: « Agevolezze ai Comuni del Regno per la provvista di acque potabili e per la esecuzione di opere d'igiene ».

MASCIANTONIO, si dichiara incondizionatamente favorevole a questo disegno di legge destinato a portar la salubrità in tanti Comuni del nostro paese.

Dà plauso al Governo per aver presentato il disegno di legge, e si augura che questo sia dalla Camera sollecitamente approvato.

PASQUALINO-VASSALLO, si associa al plauso tributato al Governo: plauso che vuole esteso alla Commissione; ravvisando nei provvedimenti proposti la migliore profilassi contro le epidemie.

Vorrebbe però esteso il beneficio del condono degli interessi anche ai Comuni da cinquanta a centomila abitanti. E non crede giusto che si voglia dare assoluta preferenza ai Comuni dell'ultima categoria, aventi minor popolazione.

Sollecita una legge che renda più semplice e più speditiva la procedura per la concessione di questi mutui.

Teme che una nuova causa di ritardo possa sorgere dall'opera della Commissione tecnica ideata dall'onorevole relatore Sanarelli.

Raccomanda perciò che si provveda, entro il più breve tempo, a compiere le fognature.

Raccomanda al Governo ed al Parlamento queste osservazioni, frutto dell'esperienza della vita dei piccoli Comuni (Bene — Bravo).

BONOMI PAOLO, è favorevole al disegno di legge, e si compiace che la Commissione abbia espressamente dichiarato coll'articolo ottavo che gli acquedotti non vanno soggetti all'imposta sui fabbricati.

Vorrebbe però che fosse più chiara la dizione dell'articolo; comprendendovi espressamente la conduttura delle acque ai privati.

Voterà con entusiasmo il disegno di legge (Bene).

BATTAGLIERI, si associa alle lodi tributate al Governo per la presentazione di questo disegno di legge, e ricorda con quanto favore fu accolta dalla nazione l'idea di risanare le condizioni dei Comuni nei rapporti dell'acqua potabile.

Encomia anche vivamente la dotta relazione dell'on. Sanarelli. Raccomanda che gli studi per l'applicazione di questa legge si facciano col concorso non del solo genio civile, ma di tutti gli uffici e consessi competenti.

Approva l'esclusione delle grandi città dal beneficio della legge, ma non crede giusto che fra gli ammessi al beneficio si dia sempre la preferenza ai più piccoli.

Esprime qualche dubbio circa l'ammissione dei proprietari a far parte dei Consorzi.

Esorta poi il Governo a dare applicazione immediata alla legge, anche prima che sia redatto e approvato il regolamento.

Termina invocando sulla provvida legge il voto unanime della Camera (Approvazioni).

CHIMIENTI disapprova egli pure la preferenza data ai Comuni più piccoli, e soprattutto trova non giusta la posizione fatta ai Comuni della terza categoria, ai quali vorrebbe che fosse lasciata la facoltà di pagare l'interesse e di essere così pareggiati alla seconda categoria.

Circa i Consorzi, vorrebbe che potessero farne parte anche alcune Amministrazioni dello Stato interessate alla soluzione del problema dell'acqua potabile.

Sollecita infine la pubblicazione del regolamento.

Termina affermando la necessità che l'igiene pubblica diventi un grande interesse ed un grande servizio di Stato (Bene).

CORNIANI vorrebbe che l'interesse dei mutui concessi ai Comuni con questo disegno di legge fosse ribassato dal 2 all'1 per cento e che i benefici della legge fossero estesi anche alla costruzione di lavatoi e di altre opere di pubblica igiene.

COMANDINI crede inopportuna la creazione di tanti ingranaggi tecnici per l'esecuzione di una legge che è essenzialmente buona; e lamenta in particolar modo che le disposizioni della legge stessa si inspirino ad un criterio di eccessivo accentramento; tanto più che gli organi provinciali del Governo potrebbero ottimamente provvedere.

Non approva che ai Comuni superiori ai 50,000 abitanti sia riserbato un solo decimo dei fondi stanziati dalla legge; considerando che il prendere per criterio distributivo quello della popolazione anzichè quelli della potenzialità finanziaria, dei bisogni e delle diverse condizioni regionali, sia assolutamente empirico (Approvazioni).

BALDI approva il disegno di legge specialmente nella parte che si riferisce ad un trattamento privilegiato ai piccoli Comuni che sono poi anche i più poveri e quelli in peggiori condizioni igieniche e sanitarie.

Accoglierebbe invece con qualche riserva la proposta della Commissione centrale: ma confida che, nell'esplicazione del suo mandato, vorrà e saprà facilitare e integrare le iniziative locali, specie per la ricerca delle acque anche nel sottosuolo.

Raccomanda che si provveda a concedere il mutuo a quei Comuni che debbono spendere per inalzare l'acqua: e presenta in questo senso un articolo aggiuntivo (Bene).

MAURY osserva che questo disegno di legge rappresenta una spesa per lo meno di 250 milioni: e che perciò è necessario vigilare l'erogazione di così ingente somma, per evitare che sia sperperata senza effettivo utile pubblico da Amministrazioni e da uomini incompetenti.

Crede necessario estendere a questa legge i principi applicati nelle leggi per la Basilicata, per la Calabria, per la Sardegna e per Napoli, essendo convinto che sul diritto individuale di proprietà deve prevalere il pubblico interesse (Bene).

QUEIROLO dichiara di essere favorevole al disegno di legge che si inspira ad un eccellente criterio di politica igienica e sanitaria, e varrà certamente a combattere con efficacia le malattie infettive, in attesa che lo Stato impegni seriamente la lotta contro il flagello della tubercolosi.

Reputa giusto che si favoriscano soprattutto i piccoli centri, perchè le grandi città hanno già efficacemente provveduto alla loro difesa igienica; ma si associa all'onorevole Comandini nel rilevare come non si siano sufficientemente agevolate le città con popolazione da 50 a 100 mila abitanti, notando che, con l'assegnare ad esse un solo decimo dei fondi stanziati, si sono peggiorate le condizioni che si erano loro fatte con la legge del 1907.

Aggiunge che, con la semplice somma di venticinque milioni le città con popolazione superiore ai 50,000 abitanti dovrebbero attendere troppo a lungo i benefici di questa legge; e domanda che la somma medesima sia elevata, e che si tenga conto della capacità finanziaria dei Comuni, facendo un trattamento di favore alle città fra i cinquanta e i settantacinque mila abitanti (Approvazioni).

BADALONI raccomanda alla Camera la pronta approvazione del disegno di legge, reclamato dalle condizioni igieniche del paese, e

specialmente dei piccoli Comuni, e che è integrazione indispensabile della legge sanitaria.

Conviene che il disegno di legge importa un carico notevolissimo al bilancio dello Stato, ma osserva che le spese per l'igiene pubblica sono, in fondo, quelle che più avvantaggiano, oltre la sanità degli abitanti, l'economia nazionale.

Ricorda infatti che dovunque furono condotte buone acque potabili, ivi scomparvero le malattie infettive ed epidemiche, e diminuirono le cifre della mortalità; il che è prova inconfutabile della enorme importanza dei provvedimenti che il disegno di legge si propone di attuare. (Bene — Bravo).

ROMANIN JACUR, per desiderio di arrivare sollecitamente all'approvazione del disegno di legge, rinuzia a parlare. (Approvazioni).

SANARELLI, relatore, si compiace del consenso venuto da ogni parte della Camera al disegno di legge, e rileva che, dal decreto del 1885 e dalla legge del 1887, il Governo e il Parlamento si sono sforzati sempre, con successivi provvedimenti, di aiutare i Comuni, e specialmente i più piccoli, a provvedersi di acqua potabile.

Con questi provvedimenti si sono già potuti ottenere sensibili benefici; ma il progresso civile del paese reclamava una intera soluzione del problema igienico; e poichè questa, affidata alle sole iniziative locali, si poteva temere meno pronta di quanto tutti desiderano, lo Stato ha provveduto, con insuperata generosità di mezzi e di propositi, sostituendo la sua azione energica e sicura.

Espone e difende le varie disposizioni del disegno di legge proposte dal Governo o dalla Commissione, dimostrandone la praticità e l'efficacia così dal punto di vista igienico come da quello amministrativo e finanziario, e conclude pregando la Camera ad approvarlo (Bene, bravo).

TEDESCO, ministro del tesoro, nota che il disegno di legge rappresenta una buona azione sociale senza soverchio aggravio pel bilancio dello Stato: e dopo aver dato lode alla Giunta, di cui accetta le proposte e gli emendamenti, fa solamente qualche riserva sull'istituzione della Commissione centrale. (Approvazioni).

Crede che sarà forse opportuno ridurre a quattro le categorie dei Comuni agli effetti del disegno di legge, e dichiara che esaminerà con la maggiore benevolenza le proposte che furono messe innanzi dai vari oratori. (Approvazioni).

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione generale.

Interrogazioni e interpellanze.

DI ROVASENDA, segretario, ne dà lettura.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica: 1° se sia vero che l'attuale agitazione degli studenti di medicina abbia per cagione l'esecuzione dell'art. 15 della legge 10 marzo 1910 sull'istruzione superiore, che il potere esecutivo non ha potestà nè di sospendere nè di modificare; 2° se sia esatto che il rettore dell'Università di Napoli, abbia incoraggiato gli studenti a pretendere dal Governo quanto esso non ha facoltà di consentire; 3° se sia conforme alla verità che il professore senatore Grassi sia stato colpito sulla sua cattedra, mentre insegnava, e dava l'esempio che non si fugge nè si cede davanti ai sopraffattori: quali siano gli intendimenti del ministro dinanzi a questi fatti che, se fossero veri, tornerebbero a disdoro delle Università italiane.

« Lucifero ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se sia vero che fu rifiutata dal Governo l'offerta gratuita del dirigibile *Ausonia*-bis: e nel caso affermativo conoscere le ragioni che hanno consigliato il rifiuto.

« Cesare Nava ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non sia vero che la stazione ferroviaria di Como (della linea internazionale del Gottardo) si trovi in condizioni troppo deficienti e deplorevoli, e per la sicurezza delle persone, e per le giuste esigenze del commercio, e per i servizi postali e doganali: e se si intenda di procedere in via d' urgenza al compimento delle espropriazioni e ai lavori di ampliamento, già deliberati con progetto di massima sino dal 1908. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Carcano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se intenda proporre l'adozione di una « tariffa differenziale per il trasporto delle sanse vergini » in modo da rendere più agevole la messa in valore di tale prodotto; tenendo presente le condizioni di quei produttori di sansa vergine, che vivono lontano dai centri di utilizzazione del prodotto medesimo, così scarso di valore in proporzione al suo volume (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Chimienti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se, dati i buoni risultati ottenuti con l'istituzione di premi d'incoraggiamento alle cantine e distillerie sociali, intenda proporre eguale trattamento per i trasporti sociali e per cooperative industriali per la lavorazione dei cascami dell'oliva (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Chimienti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se, dati i buoni risultati ottenuti con l'istituzione di premi d'incoraggiamento alle cantine e distillerie sociali, intenda proporre eguale trattamento per i trappeti sociali e per le cooperative industriali per la lavorazione dei cascami dell'oliva. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Chimienti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura, industria e commercio, per sapere se intenda proporre l'adozione di una « tariffa differenziale per il trasporto delle sanse vergini », in modo da rendere agevole la messa in valore di tale prodotto, tenendo presenti le condizioni di quei produttori di sansa vergine, che vivono lontani dai centri di utilizzazione del prodotto medesimo, così scarso di valore in proporzione al suo volume. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Chimienti ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro della finanze, per sapere in quale modo intenda risolvere l'importante questione del personale di terza categoria dell'Amministrazione centrale, che da tempo si agita per vedere migliorate le proprie condizioni economiche, al pari dei colleghi degli altri dicasteri: e se intenda provvedere all'allontanamento degli impiegati distaccati al Ministero delle finanze, facendo osservare le disposizioni contenute nella circolare 15 dicembre 1910.

« Buonanno, Zaccagnino, Leone, Larizza, Cannavina, Rienzi, Barzilai, Fortunati, Ciccarone, De Marinis, Giovanni Amici, Trapanese, Staglianò, Campanozzi, Comandini, Berenga ».

Presentazione di disegni di legge.

TEDESCO, ministro del tesoro, presenta i seguenti disegni di legge:

Compenso alla Ditta Gandolfi e C. per trasporti nella Colonia eritrea:

Autorizzazione di maggiori assegnazioni per il mantenimento delle cliniche universitarie di Roma, Bologna, Cagliari, Catania, Genova, Padova, Palermo, Pisa, Sassari e Pavia;

Conversione in legge del R. decreto 19 gennaio 1911.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE, comunica che gli onorevoli Queirolo, Modica e Landucci hanno presentato proposte di legge di loro iniziativa.

Annunzia poi che sabato si discuterà la domanda di autorizzazione a procedere contro l'on. Crespi Daniele.

La seduta termina alle 18.50.

DIARIO ESTERO

Informazioni da Pietroburgo ad alcuni giornali tedeschi ed austriaci assicuravano ieri che la risposta della Cina alla Russsia non fosse soddisfacente; invece le notizie odierne da Pietroburgo, Londra e Washington dicono il contrario.

L'ambasciatore cinese a Pietroburgo consegnò ieri l'altro al Governo russo la risposta del suo Governo alla Nota *ultimatum*.

Un dispaccio da Londra, 21, reca il seguente riassunto di tale risposta:

La Cina ammette e rispetta tutti i diritti e i privilegi posseduti dalla Russia a termini del trattato. Tutte le questioni di frontiera sorte tra i due Governi sono state risolte amichevolmente. Alcune divergenze si sono verificate in seguito a differenze dei rapporti ricevuti dalle autorità locali; ma tali divergenze possono essere regolate facilmente in qualsiasi momento.

La Cina non comprende come possa venire accusata di aver trascurato le osservazioni e le dichiarazioni fatte dal Governo russo. Il fatto poi che la Russia considera come suo diritto far rispettare la situazione creata dal trattato adottando le misure energiche necessarie sembra poco in armonia con i sentimenti amichevoli dei due paesi.

La Cina si rammarica profondamente che il Governo russo consideri la questione da simile punto di vista.

Il Governo cinese è deciso a rispettare dal principio alla fine il trattato e a regolare tutte le questioni pendenti amichevolmente per proteggere i privilegi delle due parti e mantenere le relazioni di buon vicinato tra le due potenze.

La risposta aggiunge:

Il Governo russo ci biasima perchè non abbiamo permesso di stabilire tasse alla frontiera. Ciò ci sembra il risultato di un malinteso, perchè il Governo russo aveva consentito alla richiesta del Governo cinese e ai desideri espressi dai mercanti e dai negozianti cinesi, perchè l'imposizione di tasse in un perimetro di cinquanta verste dalla frontiera fosse ritardata per un certo tempo. Le cinque altre richieste si basano sul trattato, al quale noi aderimmo e che la Russia desidera strettamente applicato.

L'ufficioso *Retch* di Pietroburgo, dopo aver assicurato che la risposta della Cina è redatta in termini concilianti, prosegue:

La Cina dichiara che non ha mai voluto violare i suoi obblighi e afferma che non bisogna vedere nell'incidente di frontiera l'intenzione da parte sua di venir meno ai trattati. Essa manifesta il desiderio che si possano appianare tutti i malintesi.

Queste notizie sono confermate dal seguente dispaccio da Washington, 21:

Il ministro della Cina a Washington è stato informato dal suo Governo che il ministro di Russia a Pechino ha espresso la sua soddisfazione per la risposta che la Cina ha dato alla nota russa.

Malgrado tutte queste notizie che farebbero credere prossima la soluzione pacifica del conflitto russo-cinese, informazioni da altre fonti hanno un carattere pessimista ed allarmante. Un dispaccio da Shanghai alla *Morning Post* narra:

Il generale Tuang-sei-Jui, nuovo governatore militare della regione dell'I-li, è stato chiamato a Pechino.

Si ritiene essere impossibile che la Cina possa opporsi alla Russia nel Sing-Kiang e nella Mongolia. Ci sono soltanto due mila soldati ad I-li che siano in grado di prendere le armi.

Il Vice-Re di Tze-Oiuan ha telegrafato che le truppe russe sono entrate nel Tibet. Il residente cinese a Lhassa annuncia che anche le truppe inglesi sono penetrate nel paese. Il Vice-Re dello Yun-Nan dice che gli inglesi hanno occupato non solo Piemna, sulla frontiera della Birmania, ma hanno accampato pretese sul territorio cinese.

Sono state inviate truppe nello Yuan-Nan per proteggere la linea ferroviaria.

Da parte della Russia però si smentiscono i movimenti militari verso la frontiera cinese, e l'*Agenzia telegrafica di Pietroburgo* qualifica come una grossolana invenzione la notizia proveniente da Shanghai, secondo la quale le truppe russe sarebbero entrate nel Tibet.

***

Le voci di un trattato segreto austro-bulgaro sono oggi recisamente smentite ed in proposito la *Zeit* di Vienna ha da Sofia:

La notizia del *Daily Telegraph* circa la pretesa intenzione di Re Ferdinando di stipulare un trattato segreto con l'Austria-Ungheria, è un'invenzione così grossolana, che nei circoli politici non la si trova nemmeno degna d'una smentita. Per stipulare un trattato segreto occorre anzitutto che in entrambi i supposti contraenti esista l'inclinazione a stipularlo, ma è un'ipotesi più che arrischiata quella che Re Ferdinando possa trovare a Vienna buone disposizioni a stipulare seco lui un trattato.

A detta di ragguardevoli uomini di Stato russi, Re Ferdinando avrebbe contratto nel 1908 a Pietroburgo impegni tali, che gli rendono se non addirittura impossibile, certamente molto difficile l'avvicinarsi all'Austria-Ungheria.

CRONACA ITALIANA

Le LL. MM. il Re e la Regina, accompagnati da S. E. il generale Brusati, dal contrammiraglio Thaon di Revel, dal maggiore Camicia, si recarono ieri, alle 9, a visitare i lavori di adattamento per l'Esposizione archeologica alle Terme diocleziane.

A ricevere gli Augusti visitatori si trovavano il prof. comm. Lanciani, presidente della Mostra, il dott. Gilioli e il prof. Paribeni, direttore del Museo nazionale.

I Sovrani incominciarono la loro visita nell'ala meridionale delle Terme, ove sono già ordinate le collezioni archeologiche egiziane e tunisine, proseguendo poi nel Chiostrino, dove si sta collocando il grandioso mosaico rinvenuto a Castelporziano e da S. M. la Regina donato allo Stato, e si ordinano le riproduzioni degli utensili da tavola usati dagli antichi di Grecia e Roma.

Dopo, la visita continuò agli « Avanzi superiori », dove i Sovrani ammirarono i lavori che misero in luce non poche preziosità architettoniche delle Terme.

Le sale circondanti il *tepidarium* furono pure visitate fra la sempre crescente ammirazione, specie alla Mostra archeologica rumena, nella quale la gran figlia di Roma splendidamente figura segnando una fulgente fase della universa vita latina. Essendo presente nella sala della Romania il prof. Tzigara Samurcas, ordinatore del reparto, Sua Maestà il Re gli espresse parole di plauso e felicitazione.

I Sovrani congedandosi espressero al prof. Lanciani ed ai suoi coadiutori la loro viva soddisfazione per il riuscito complesso di lavori che tanta parte delle Terme misero in piena luce e per la incominciata e bene avanzata disposizione dei cimeli esposti.

L'elargizione di S. M. Pietro di Serbia. — Il Municipio comunica: « Dopo che i giornali hanno pubblicato che il Re di Serbia ha lasciato al sindaco 8000 lire per i poveri, in Campidoglio giungono a centinaia le domande di gente che desidera essere tenuta presente nella ripartizione di tale somma. Il Municipio, a scanso di inutile perdita di tempo, avverte gli interessati di avere rimessa l'intera somma alla Congregazione di carità ».

Smentita. — L'*Agenzia Stefani* ha da Buenos Aires in data di ieri:

« Il giornale *La Nacion*, avendo pubblicato che il presidente della Repubblica, Saenz Peña, aveva ordinato al ministro degli esteri di restituire senza risposta la nota del ministro d'Italia, conte Macchi di Cellere, relativa alle misure quarantenarie, il ministro d'Italia smentisce la falsa notizia della *Nacion* e dichiara che il Governo argentino ha risposto invece in termini cordialissimi, spiegando le ragioni delle misure adottate e i motivi della mancanza di ispettori ».

Il programma delle feste di Roma. — Il Comitato esecutivo dell'Esposizione del 1911 ha pubblicato il seguente programma delle feste commemorative del 1911:

Marzo, 27. — Inaugurazione dell'Esposizione artistica - 27, 28, 29: Congresso dei sindaci delle città capoluogo di Provincia, organizzato per cura del sindaco di Roma.

Aprile, 4. — Inaugurazione del Congresso internazionale di musica - 21: Inaugurazione della Esposizione etnografica.

Maggio, 1. — Congresso internazionale della stampa - Dal 2 al 12: Concorso ippico internazionale - 13: Corso di fiori a Villa Umberto - 14: Steeple-chase militare internazionale - 15: Partenza da Roma per il giro ciclistico d'Italia - 28: Inaugurazione della sesta gara generale di tiro a segno (dal 28 maggio al 12 giugno).

Giugno, 1. — Inaugurazione del Congresso dei sindaci - Dal 1° al 7: Congresso degli italiani all'estero - 4: Inaugurazione del monumento a Vittorio Emanuele. Nella prima quindicina: settimana internazionale di aviazione - 6: Arrivo a Roma del giro ciclistico d'Italia. Nel mese di giugno corse al trotto (11, 15, 18 e 25).

Luglio, 20. — Arrivo a Roma delle imbarcazioni della crociera motonautica internazionale - 21: Esposizioni di natanti - 22: Corsa Roma al mare - 23: Corsa dei cento chilometri ad Anzio.

Settembre, 8. — Congresso del Touring Club - 20: Convegno automobilistico - Feste dei gonfaloni.

Seguiranno feste popolari, feste allo stadio, fuochi pirotecnici, concerti bandistici, ecc. ecc.

Contro la tubercolosi. — Procedono alacremente i lavori preparatori di organizzazione del VII Congresso internazionale contro la tubercolosi. Sono già stati formati i Comitati tecnici delle tre sezioni, presieduti dai professori E. Marchiafava, G. Baccelli, F. Durante, E. Maragliano, i quali stanno procedendo già alla scelta dei temi delle relazioni ufficiali.

Il Congresso, come è noto, si terrà in Roma dal 24 al 30 settembre del corrente anno, e costituirà, per il suo carattere eminentemente sociale, uno dei più importanti avvenimenti civili dell'anno.

La iscrizione al Congresso deve essere fatta mediante l'invio della propria carta da visita, con indirizzo chiaro e preciso, e di una quota di lire 25 alla segreteria generale del Congresso, in via in Lucina n. 36, Roma.

Ai membri delle famiglie dei congressisti è concessa l'iscrizione mediante versamento di una quota di sole L. 10.

La Mostra del ritratto a Firenze. — Benchè sia del ritratto italiano, la Mostra che sta per inaugurarsi a Firenze, non sarebbe potuta riuscire adeguata al suo scopo artistico e storico senza la partecipazione delle gallerie e delle collezioni straniere che possiedono opere di artisti italiani, o eseguite all'estero, o trasmigrate dall'Italia. Sono già state annunciate le opere provenienti dall'Austria e dalla Russia.

La Germania contribuisce anch'essa alla Mostra con quadri di prim'ordine concessi da Berlino e da Dresda.

S. M. l'Imperatore Guglielmo II ha consentito che dal Kaiser Friedrichs Museum, diretto dal prof. Bode, siano mandati il celebre « Dal Borro », di Andrea Sacchi, il « Ritratto di vecchio », già attribuito al Velasquez e la « Giovanna Parolini-Guicciardini », di Agostino Caracci.

Da Dresda il direttore di quella R. pinacoteca, prof. Posse, ha consentito l'invio del « General Pallfy », di G. M. Crespi, di un quadro di Bartolomeo Passarotti e della « Principessa Elisabetta di Sassonia », opera di Pietro Rotari.

Nè minore premura hanno mostrato le autorità francesi; in seguito alle trattative condotte dal nostro ambasciatore, on. Tittoni, il segretario di Stato per le Belle arti, sig. Dujardin-Beaumetz, ha permesso che dalle gallerie di Versailles vengano a Firenze due importanti ritratti del periodo napoleonico: la *Paolina Borghese* del Lefèvre e la *Elisa Baciocchi* del Benvenuti. I visitatori della Mostra avranno occasione di confrontarli colla *Baciocchi* di Lorenzo Tofanelli, che viene da Lucca, e con la *Borghese* del Kinsley, concessa dal principe Scipione Borghese.

Tra i quadri dei Musei di provincia va segnalato un ritratto della *Cantatrice Grassellini*, opera della Vigée Lebrun, che è mandato da Rouen, ed un *Antonio Canova*, eseguito dal Fabre, esistente a Montpellier. Così gli artisti e le figure del primo Impero si presentano in gruppo sempre più completo.

Riduzioni ferroviarie pel 1911. — Dal 1° marzo p. v. avranno vigore le riduzioni ferroviarie per tutto il Regno concesse con legge speciale a tutto ottobre 1911 in occasione delle feste del cinquantesimo anniverrario della proclamazione di Roma a capitale del Regno.

Di tali riduzioni potrà usufruire qualunque viaggiatore che si munisca dell'apposita tessera-libretto richiedendola dal 1° marzo in poi a qualunque stazione ferroviaria, alle agenzie di viaggio od ai Tourist-offices dell'Associazione per il movimento dei forestieri.

Il programma delle riduzioni ferroviarie e delle facilitazioni di soggiorno per Firenze, Roma e Torino, ove hanno luogo le Esposizioni internazionali, viene distribuito gratuitamente e franco di posta dall'Associazione per il movimento dei forestieri (sede centrale, Roma) che lo invia a chiunque ne faccia richiesta.

Fenomeni tellurici. — La scorsa notte, all'una, a Foggia, due pendoli Stiattesi hanno registrato una forte scossa di origine vicinissima, della durata di sei secondi. L'ampiezza dei tracciati è di due centimetri, in direzione est-sud est.

Marina militare. — La R. nave *San Marco* è partita da Suda per Alessandria. — La *Sterope* è partita da New York per Bajona.

Marina mercantile. — Il *Virginia*, del Lloyd italiano, ha transitato da Gibilterra per Genova. — Il *Toscana*, della Società Italia, ha proseguito da Gibilterra per Santos e Buenos Aires. — Il *Bologna*, della stessa Società, è partito da Santos per Buenos Aires. — Il *Taormina*, pure dell'Italia, è partito da Napoli per New York e Filadelfia. — Il *Principe di Udine*, del Lloyd Sabaudo, è giunto a Buenos Aires. — Il *Brasile*, della Veloce, ha proseguito da Valencia per Buenos Aires. — Il *Principessa Mafalda*, del Lloyd italiano, ha proseguito da Las Palmas per Buenos Aires. — Il *Re d'Italia*, del Lloyd Sabaudo, è giunto a New York.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

SALONICCO, 21. — Il ministro della guerra, su conforme parere del Consiglio di guerra, ha accordato alle reclute arnaute e serbe il permesso di prestare il servizio militare, in via eccezionale, nei loro paesi.

SALONICCO, 21. — L'epicentro del terremoto nel *vilayet* di Monastir è stato presso la località di Tarowo, situata sul lago di Ochrida. La località è parzialmente distrutta.

Le località di Ochrida, Zezna e Koritza sono rimaste danneggiate.

MOSCA, 21. — Sono stati arrestati 130 studenti dell'Università ed altri 55 sono stati espulsi dall'Università stessa.

BELGRADO, 21. — Il Re Pietro, accompagnato dalla principessa Elena, dal ministro d'Italia comm. Baroli colla signora, dal ministro degli affari esteri Milovanovich e dai personaggi del suo seguito, è giunto stamane alle 8.30 ed è stato ricevuto alla stazione dal principe ereditario, dal principe Paolo, dai ministri, da tutti i membri della scupstina, dall'incaricato d'affari d'Italia, dagli alti funzionari, dagli ufficiali superiori e da grane folla.

Il Re è stato accolto da una entusiastica dimostrazione. Dopo avere passato in rivista la compagnia d'onore il Re ha lungamente conversato coll'incaricato d'affari d'Italia.

Indi, fra entusiastiche acclamazioni della folla, il Re si è recato prima alla chiesa, ove ha assistito ad una messa bassa e poscia alla Reggia.

VIENNA, 21. — Il Consiglio dei ministri si è occupato della resistenza passiva dei funzionari di Stato di Trieste ed ha deciso di impiegare tutto il rigore contro gli stessi funzionari. Nello stesso tempo sono state prese misure per assicurare a qualunque costo il funzionamento dei pubblici servizi senza cagionare lagnanze.

KRISTIANSUND, 21. — Durante un uragano iersera tre barche da pesca sono affondate. Undici pescatori sono morti annegati. Mancano notizie di una barca.

PECHINO, 21. — La situazione dell'epidemia pestifera migliora. La quarantena imposta ai passeggeri europei è stata soppressa.

Il totale dei morti di peste ascende a 19,000.

SOFIA, 21. — La convenzione per il commercio e per la navigazione tra la Turchia e la Bulgaria è stata presentata alla Sobranje.

PARIGI, 21. — Alcuni incidenti sono avvenuti questa sera alla Comédie Française durante la rappresentazione di *Après moi*. Al levarsi del sipario al principio del secondo atto, Pujo, dell'*Action Française*, che si trovava in una poltrona di orchestra ha gridato: Signore e signori! La commedia che si sta rappresentando dinanzi a voi è dell'ebreo disertore Bernstein.

Egli è stato arrestato. Anche altri tre « camelots du roy » disturbatori sono stati successivamente arrestati.

PARIGI, 21. — *Camera dei deputati.* — Berry chiede quali misure il Governo intenda prendere per impedire l'entrata in Francia delle malattie suscettibili di essere importate dagli emigranti della Russia Asiatica.

Il presidente del Consiglio, Briand, risponde che il Consiglio superiore di igiene, per quanto concerne la peste pneumonica, ha ritenuto che non vi è alcun pericolo immediato. Nondimeno il Governo ha adottato le più severe misure ed ha preso altresì l'iniziativa di indire a Parigi una Conferenza sanitaria internazionale, i cui lavori potranno condurre alla adozione di nuovi provvedimenti.

Briand dice che gli immigranti provenienti dalla Siberia e diretti a Parigi debbono essere provvisti di certificato medico. Una Commissione stabilirà se saranno necessarie altre misure.

L'oratore constata che la peste polmonare resta localizzata in Asia e mette in guardia le popolazioni contro le notizie fantasti che ed allarmanti dei giornali.

La Camera rende indi omaggio al dottor Mesny morto curando gli ammalati.

L'incidente è chiuso.

Si approva il progetto di legge per l'esercizio provvisorio del bilancio per un altro mese.

Si discute quindi il progetto che autorizza l'impostazione in cantiere di due nuove corazzate e la costruzione di bacini di roddobbo a Tolone e a Castignaux.

Il ministro della marina, ammiraglio Bouè de la Peyrère, sale alla tribuna.

Il ministro dichiara che queste costruzioni sono necessarie per rinforzare la flotta francese ed aggiunge che le due corazzate saranno provviste dei più moderni perfezionamenti.

L'oratore dimostra la necessità del programma navale fissato ed approvato precedentemente, ed aggiunge che il Governo affiderà queste costruzioni all'industria privata, essendo gli arsenali dello Stato assorbiti da altri lavori.

Nail, radicale socialista, riconosce la necessità che la flotta francese riprenda il posto da essa occupato per il passato. Egli crede che gli arsenali di Brest e di Lorient siano in condizione di poter costruire due corazzate.

Il ministro della marina, ammiraglio Bouè de la Peyrère, risponde che se la costruzione delle due corazzate venisse affidata agli arsenali si avrebbe un ritardo di 8 mesi, poichè negli arsenali mancano gli impianti necessari.

Nail e Berteaux, presidente della Commissione del bilancio, affermano che per ogni corazzata costruita negli arsenali si realizza una economia di 5 o di 6 milioni.

Nail si lamenta del disordine che regna nella contabilità della marina; in seguito a tale disordine, si calcolano, nei crediti per la costruzione delle corazzate, spese del tutto estranee.

L'oratore si rammarica anche del fatto che gli arsenali non possano costruire turbine per le grandi navi.

Il ministro della marina espone le spese sostenute da 18 mesi per gli arsenali. Il ministro dispose, come prova, la costruzione di turbine per controtorpediniere; non si poteva, prima di questo esperimento, far impiantare le officine per la costruzione di turbine per navi più grandi.

Painlévé, socialista indipendente, favorevole al programma navale, chiede che la costruzione delle nuove navi venga fatta negli arsenali.

Rispondendo alla domanda di Painlévé, il ministro dice che vennero adottati per le corazzate in progetto cannoni da 340 dopo concludenti esperienze. Parlando delle turbine per le corazzate da 18,000 tonnellate, il ministro dichiara che si verificarono gravi errori, in seguito ai quali si dovettero raccorciare le ali delle turbine. La *Condorcet* e la *Voltaire* sono sul punto di riprendere i loro esperimenti. Il ministro è convinto che le due navi funzioneranno bene e spera che entreranno in isquadra prima dell'ultimo trimestre del 1911.

Painlévé si felicita col ministro che ha radiato dalla flotta le unità parassitarie e gli chiede di aver il coraggio di continuare.

Broussais, radicale socialista, mostra la necessità di avere nel Mediterraneo una flotta potente. Nel 1898, dice Broussais, l'Algeria potè tenere il bombardamento e la conquista (Applausi).

Chaumet, relatore, dimostra la necessità di votare senza ritardo il progetto relativo al programma navale ed alla completa riorganizzazione della marina.

Chaumet ritiene che il lavoro negli arsenali sia spesso più costoso di quello dell'industria privata.

Occorre lasciare agli arsenali il loro compito militare e non farne un'arma contro l'industria.

L'oratore rimprovera vivamente ai socialisti di attaccare deputati che difendono l'industria privata e li rimprovera pure per la loro attitudine contro la difesa nazionale.

I socialisti rispondono: La difesa nazionale consiste nel saccheggiare il bilancio? (Vivi rumori sui banchi della Sinistra. Violento tumulto e scambio di invettive fra repubblicani e socialisti).

Dopo una viva discussione la seduta è tolta ed il seguito rinviato a domani.

LONDRA, 21. — *Camera dei comuni.* — Il primo ministro H. H. Asquith, tra le entusiastiche acclamazioni dei deputati liberali e dei nazionalisti, presenta il progetto che abolisce il diritto di *veto* esercitato alla Camera dei lordi.

Asquith dichiara che il progetto è identico a quello che fu presentato dal Governo lo scorso anno.

Il primo ministro Asquith fa la storia del conflitto tra le due Camere e dichiara che i lordi respingendo il bilancio del 1909 si suicidarono. Mette in ridicolo il timore che le proposte del Governo circa il *veto* significhino la creazione di una Camera unica e dispotica. Dice che pur essendo favorevole alla riforma della Camera dei lordi il Governo non solleva tale questione perchè la riforma sarebbe un còmpito laborioso e differirebbe altri progetti che mirano al progresso del paese e che le popolazioni chiedono da lungo tempo.

Asquith si dichiara contrario in massima al *referendum* come mezzo di soluzione dei conflitti fra le due Camere.

Il primo ministro non fa alcuna allusione alla politica eventuale del Governo nel caso che i lordi non accettino il progetto.

Balfour, capo dell'opposizione, afferma che la lotta nella Camera dei comuni sarà aspra. Attacca la politica poco logica del Governo che cerca di modificare i rapporti fra le due Camere prima di decidere quale sarà la costituzione della seconda Camera.

Balfour aggiunge: Il popolo desidera un cambiamento nelle relazioni tra le due Camere e qualche modificazione nella costituzione della seconda Camera, ma non desidera affatto che il Governo, obbedendo agli ordini dei nazionalisti, si serva di questo grande cambiamento come prelimare di una rivoluzione, di cui attualmente il popolo non sa nulla.

In tali circostanze l'oratore dichiara che non può consentire alcuna transazione.

LONDRA, 21. — Nei circoli parlamentari si dice che la discussione del *bill* presentato dal primo ministro Asquith durerà due giorni, ma sembra che sarà soltanto la ripetizione delle lunghe discussioni dell'anno scorso.

Il *bill* è identico a quello presentato nel 1910. È degno di rilievo che la relazione accompagna il progetto e che esprime il desiderio del Governo di creare ulteriormente una seconda Camera a base popolare non sia stata modificata quantunque membri del partito del lavoro e molti radicali abbiano chiesto al Governo di sopprimere nel progetto qualunque allusione alla questione della riforma della Camera dei lordi.

ATENE, 22 — Il colonnello Lapathiotis, recentemente arrestato, è stato assolto dal Consiglio d'inchiesta.

LONDRA, 22. — Mandano da Pietroburgo al *Daily Telegraph* che tre persone sarebbero morte di peste nella provincia di Astrakan.

WASHINGTON, 22. — Avendo l'agente consolare britannico a Porto Principe protestato contro il regime di terrore che vige attualmente nella Repubblica di Haiti, il Governo degli Stati Uniti ha fatto rimostranze al Governo di Haiti a proposito delle esecuzioni in massa e lo ha invitato a mostrarsi più ragionevole.

WASHINGTON, 22. — La Camera ha approvato il programma navale per il 1912, che comprende la costruzione di 2 corazzate, 2 navi carboniere, 8 controtorpediniere e 4 sottomarini.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
del R. Osservatorio del Collegio romano

21 febbraio 1911.

L'altezza della stazione è di metri	50.60.
Barometro a mezzodì	759.70.
Termometro centigrado al nord	13.8.
Tensione del vapore, in mm	2.54.
Umidità relativa a mezzodì	22.
Vento a mezzodì	N.
Velocità in km	17.
Stato del cielo a mezzodì	sereno.
Termometro centigrado	massimo 15.2.
	minimo 5.8.
Pioggia, in mm	3.8.

21 febbraio 1911.

In Europa: pressione massima di 771 sulla Francia meridionale e Spagna, minima di 737 sul Mar Bianco.

In Italia nelle 24 ore: barometro poco variato in Calabria e Sicilia, risalito altrove, fino a 7 mm. in Liguria e Piemonte; temperatura irregolarmente variata al sud e isola, generalmente diminuita altrove; venti forti tra nord e ponente in Lombardia ed Emilia; pioggerelle sparse al centro, sud e Sicilia.

Barometro: massimo a 765 in Piemonte, minimo a 761 sulla Italia meridionale.

Probabilità: venti deboli o moderati settentrionali, tempo generalmente buono.

BOLLETTINO METEORICO
dell'ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 21 febbraio 1911.

STAZIONI	STATO del cielo ore 8	STATO del mare ore 8	TEMPERATURA precedente Massima nelle 24 ore	Minima nelle 24 ore
Porto Maurizio	sereno	calmo	14 6	6 8
Genova	sereno	calmo	16 8	8 3
Spezia	sereno	calmo	14 9	3 0
Cuneo	1/4 coperto	—	9 9	2 1
Torino	sereno	—	5 8	0 2
Alessandria	sereno	—	10 1	— 4 2
Novara	sereno	—	8 0	— 1 0
Domodossola	sereno	—	15 1	2 7
Pavia	sereno	—	4 0	— 4 8
Milano	sereno	—	9 0	0 8
Como	sereno	—	13 0	3 0
Sandrio	sereno	—	6 1	0 2
Bergamo	sereno	—	9 5	0 0
Brescia	1/4 coperto	—	6 5	1 3
Cremona	sereno	—	2 7	— 0 5
Mantova	sereno	—	5 6	— 3 2
Verona	nebbioso		8 0	— 3 1
Belluno	1/4 coperto	—	8 2	— 3 4
Udine	nebbioso	—	6 8	— 0 6
Treviso	nebbioso	—	7 1	— 1 1
Venezia	nebbioso	calmo	6 3	— 0 2
Padova	nebbioso	—	7 0	— 1 7
Rovigo	nebbioso	—	7 7	— 3 2
Piacenza	sereno	—	3 8	— 4 1
Parma	sereno	—	5 3	— 2 6
Reggio Emilia	sereno	—	2 2	— 2 8
Modena	sereno	—	3 5	— 4 4
Ferrara	sereno	—	4 6	— 2 1
Bologna	sereno	—	5 5	— 1 0
Ravenna	—	—	—	—
Forlì	sereno	—	5 0	1 2
Pesaro	3/4 coperto	legg. mosso	7 0	2 0
Ancona	sereno	mosso	8 0	3 0
Urbino	sereno	—	10 3	0 5
Macerata	1/4 coperto	—	11 0	2 8
Ascoli Piceno	piovoso	—	10 2	4 0
Perugia	sereno	—	9 0	3 4
Camerino	sereno	—	10 0	1 5
Lucca	sereno	—	14 2	0 1
Pisa	sereno	—	15 4	— 2 0
Livorno	sereno	calmo	14 0	2 5
Firenze	sereno	—	14 6	0 4
Arezzo	sereno	—	14 2	— 0 3
Siena	1/4 coperto	—	14 1	4 6
Grosseto	sereno	—	15 9	1 2
Roma	sereno	—	14 6	5 8
Teramo	sereno	—	5 6	2 2
Chieti	sereno	—	12 0	3 0
Aquila	sereno	—	9 7	0 8
Agnone	sereno	—	11 4	0 9
Foggia	coperto	—	19 0	6 0
Bari	coperto	mosso	15 2	8 0
Lecce	coperto	—	17 9	8 4
Caserta	1/4 coperto	—	15 7	8 5
Napoli	1/4 coperto	calmo	14 4	8 2
Benevento	1/2 coperto	—	16 6	7 8
Avellino	temporalesco	—	11 5	6 0
Caggiano	—	—	—	—
Potenza	coperto	—	11 3	1 7
Cosenza	piovoso	—	15 8	8 0
Tiriolo	nebbioso	—	12 0	— 1 2
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	coperto	calmo	18 0	11 0
Palermo	coperto	calmo	22 8	10 3
Porto Empedocle	1/4 coperto	calmo	15 2	11 6
Caltanissetta	coperto	—	13 0	9 0
Messina	coperto	legg. mosso	21 6	12 0
Catania	coperto	legg. mosso	22 3	10 5
Siracusa	1/2 coperto	legg. mosso	15 0	8 4
Cagliari	1/4 coperto	legg. mosso	16 0	6 0
Sassari	sereno	—	12 8	5 5

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate TUMINO RAFFAELE, *Gerente responsabile.*